FRANCESCO DE PINEDO

UN VOLO DI 55.000 CHILOMETRI

A. MONDADORI
MILANO

UN VOLO DI 55.000 CHILOMETRI

Francesco de Pinedo

FRANCESCO DE PINEDO

UN VOLO DI 55.000 CHILOMETRI

PROGREDI
A M

A. MONDADORI
MILANO

A VOI

BENITO MUSSOLINI

PRINCIPE DEL PENSIERO E DELL'AZIONE

UN MILITE DEVOTO

DEDICA

QUESTO MODESTO E SALMASTRO DIARIO

DELLA SUA FATICA

IL CAPO DEL GOVERNO

Caro De Pinedo,

il tuo libro non ha bisogno di prefazioni. La tua gesta mirabile non ha bisogno di illustratori o di amplificatori. Essa è oramai consegnata alla storia di tutte le audacie umane; essa è un titolo incomparabile di orgoglio non solo per te, ma per la Nazione intera.

Questa lettera vuole semplicemente ripeterti la mia simpatia e rinnovarti la mia ammirazione di italiano, di aviatore, di Capo del Governo, che ha avuto la

grande fattore, di aviatore — nella fase preparatoria. La tua impresa, degna di stare con quel "folle volo" di dantesca epopea.

Sono sicuro che la gioventù italiana
La nuova generosa gioventù italiana farà del tuo libro, coscienza della luce cristiana per vista del domani che richiederà quell'intrepido sangue freddo di cui tu hai dato formidabile testimonianza a tutte le genti del mondo.

E poiché so che la nostalgia di altre traversate su altri continenti ti ed

altri oceani, ti punge, permettimi
che io ti anticipi il certissimo auspicio,
col nostro grido di battaglia —
A Noi!

Mussolini

Milano 5 aprile 1926 — Anno IV

Caro De Pinedo,

il tuo libro non ha bisogno di prefazioni. La tua gesta mirabile non ha bisogno di illustratori o di amplificatori. Essa è ormai consegnata alla storia di tutte le audacie umane; essa è un titolo incomparabile di orgoglio non solo per te, ma per la Nazione intera.

Questa lettera vuole semplicemente ripeterti la mia simpatia e rinnovarti la mia ammirazione di italiano, di aviatore, di Capo del Governo, che ha avuto la grande fortuna di aiutare — nella fase preparatoria — la tua impresa, degna di stare con quel « folle volo » di dantesca epopea.

Sono sicuro che la gioventù italiana, la nuova generosa gioventù italiana, farà del tuo libro, coscienza della sua coscienza in vista del dimani che richiederà quell'intrepido sangue freddo di cui tu hai dato formidabile testimonianza a tutte le genti del mondo.

E poichè so che la nostalgia di altre trasvolate in altri continenti ed altri oceani, ti punge, permettimi che io ti anticipi il certissimo auspicio, col nostro grido di battaglia: A NOI!

F.to: Mussolini

Milano, 5 Aprile 1926 - Anno IV.

I.

LA PREPARAZIONE

La parte più difficile del mio volo, contrariamente a quanto si possa credere, fu chiusa il 23 aprile 1925, quando lasciai l'ultimo porto italiano.

Nel corso del viaggio dovetti affrontare e sormontare innumerevoli ostacoli naturali; nel periodo preparatorio di esso dovetti invece superare difficoltà relative non tanto alla natura delle cose quanto a quella degli uomini: ciò che è molto più arduo.

La lotta con gli elementi della natura ritempra lo spirito e rinvigorisce il corpo e, se spesso è difficile, è sempre bella e leale perchè si sa contro che cosa si deve agire; ma purtroppo così non è nel campo delle relazioni umane.

Fu così che chi mi vide alla partenza da Brindisi e mi rivide al mio arrivo a Roma, potè notare come le mie condizioni anche fisiche fossero migliori all'arrivo piuttosto che alla partenza.

La preparazione del mio viaggio fu, per necessità di cose, breve ed affrettata. Il progetto di massima fu da me preparato verso la fine del dicembre del 1924, e valeva come reazione alle lunghe ore di immobilità passate sulla sedia d'ufficio, cui mi costringevano le necessità della mia carica di capo di S. M. del Comando Generale della R. Aeronautica.

Mi proponevo col mio progetto di dimostrare la seguente tesi: — che si possa oggi con un velivolo del tipo idrovolante, neppure di recente modello, ma solidamente costrutto, viaggiare per il

mondo come e anche meglio che con un piccolo bastimento, contando solo sulle risorse locali. — Ho detto « anche meglio », perchè all'idrovolante è possibile navigare anche su terra, ciò che, evidentemente, non è permesso ad una nave.

Perchè la dimostrazione riuscisse davvero convincente, bisognava che il percorso fosse molto lungo: infatti in progetto risultò di 55.000 chilometri, pari a quasi una volta e mezzo la lunghezza dell'equatore terrestre, e 12.000 chilometri in più del massimo percorso fino allora eseguito a volo, ossia del giro del mondo compiuto dai valorosi aviatori americani, per un totale di 43.000 chilometri.

L'itinerario, inoltre, sempre a dimostrare la bontà della tesi, doveva estendersi tra le regioni più diverse per clima e posizione geografica. Quindi lo sviluppo di esso andava dal 10° al 155° meridiano Est Greenwich e dal 45° parallelo Nord al 40° parallelo Sud, descrivendo sulla terra un immenso triangolo i cui vertici erano Roma, Melbourne, Tokio, toccando le zone torride e temperate a Nord ed a Sud dell'Equatore, tagliando quattro volte il tropico del Cancro e due volte il tropico del Capricorno.

Il percorso si svolgeva per 40.000 chilometri circa lungo le coste o in vista della terra, per 8000 chilometri sul mare aperto, e per 7000 chilometri sopra la terraferma.

Nel capodanno del 1925 presentai il progetto, che fu approvato in massima. Però successivamente, per ragioni finanziarie, esso non potè aver corso. Insistetti e, per togliere tale difficoltà, rilasciai una dichiarazione in cui ponevo a mio carico od a carico dei miei eredi il costo dell'apparecchio in caso di perdita o di insuccesso del viaggio. Così il mio volo fu deciso.

La stampa ne ebbe qualche sentore, e in un giornale si disse che sarei andato a fare una meschina figura, con un apparecchio vecchio e sorpassato, di fronte alle magnifiche *performances* degli stranieri. Questi ed altri ostacoli che generavano sfiducia furon causa di una nuova sospensione. Finalmente l'11 febbraio S. E. Mussolini, Alto Commissario dell'Aeronautica, che aveva preso personalmente a cuore il progetto, — il che era per me motivo di

grandissimo orgoglio, — autorizzò definitivamente la ripresa degli studi e l'inizio dei preparativi.

Il problema più delicato ed importante da risolvere senza indugio, era quello di definire, in relazione all'autonomia dell'apparecchio scelto per il viaggio, i vari punti di tappa.

Essi dovevano rispondere ai seguenti requisiti:

1) Avere tra di loro una distanza inferiore alla massima autonomia dell'apparecchio (1300 chilometri circa).

2) Offrire uno specchio d'acqua riparato, di dimensioni sufficienti per l'ammaraggio e la partenza.

3) Avere comunicazioni regolari con il resto del mondo, in modo da potervi inviare i rifornimenti con poca spesa e senza essere obbligati a noleggiare apposta un bastimento.

4) Offrire, se possibile, sufficienti risorse locali.

Queste condizioni, mentre per alcune zone del percorso erano relativamente facili a soddisfarsi, per altre erano alquanto problematiche, anche perchè non avevo tempo bastevole a procurarmi i dati e le carte.

Tutto lo studio fu da me personalmente eseguito nel mese di febbraio, nelle ore in cui ero libero dalle occupazioni d'ufficio. Mi servii come materiale di studio, dei portolani e delle carte dell'Ufficio Idrografico della Regia Marina, che il Ministero gentilmente mi permise di consultare.

Mi ricordo che spesi molto tempo nella ricerca di un punto di approdo nella Nuova Guinea, necessario per passare dall'Australia alle Molucche. Scopersi finalmente, per via d'induzioni, che esisteva un estuario di fiume ammarabile, là dove desideravo.

Bisognava poi concretare il programma del percorso e prendere in attento esame la data di partenza e l'epoca in cui si dovevano svolgere le varie tappe, nelle condizioni atmosferiche più favorevoli. Anche questo studio fu fatto da me di pari passo con quello dell'itinerario, servendomi appunto del materiale idrografico della R. Marina.

Per solito, sulle coste meridionali ed orientali del Continente Asiatico si hanno dal maggio al settembre i Monsoni dell'Ovest

e dall'ottobre al marzo i Monsoni dell'Est. In aprile ed in ottobre si ha in generale un periodo di calma, che dura circa un mese.

Sul Continente Australiano si hanno dal giugno al settembre, che sono laggiù i mesi invernali, venti che girano tutt'intorno alle coste nel senso contrario a quello degli indici di un orologio, e quindi favorevoli ad un percorso che prendesse siffatta direzione.

In maggio e in giugno gli Alisei sono poco sentiti nell'Arcipelago della Sonda.

Un forte ostacolo era rappresentato dal cattivo tempo e dalle piogge, che imperversano sulle coste orientali del Golfo del Bengala, proprio nel mese di maggio, e che caratterizzano l'inizio dei Monsoni dell'Ovest.

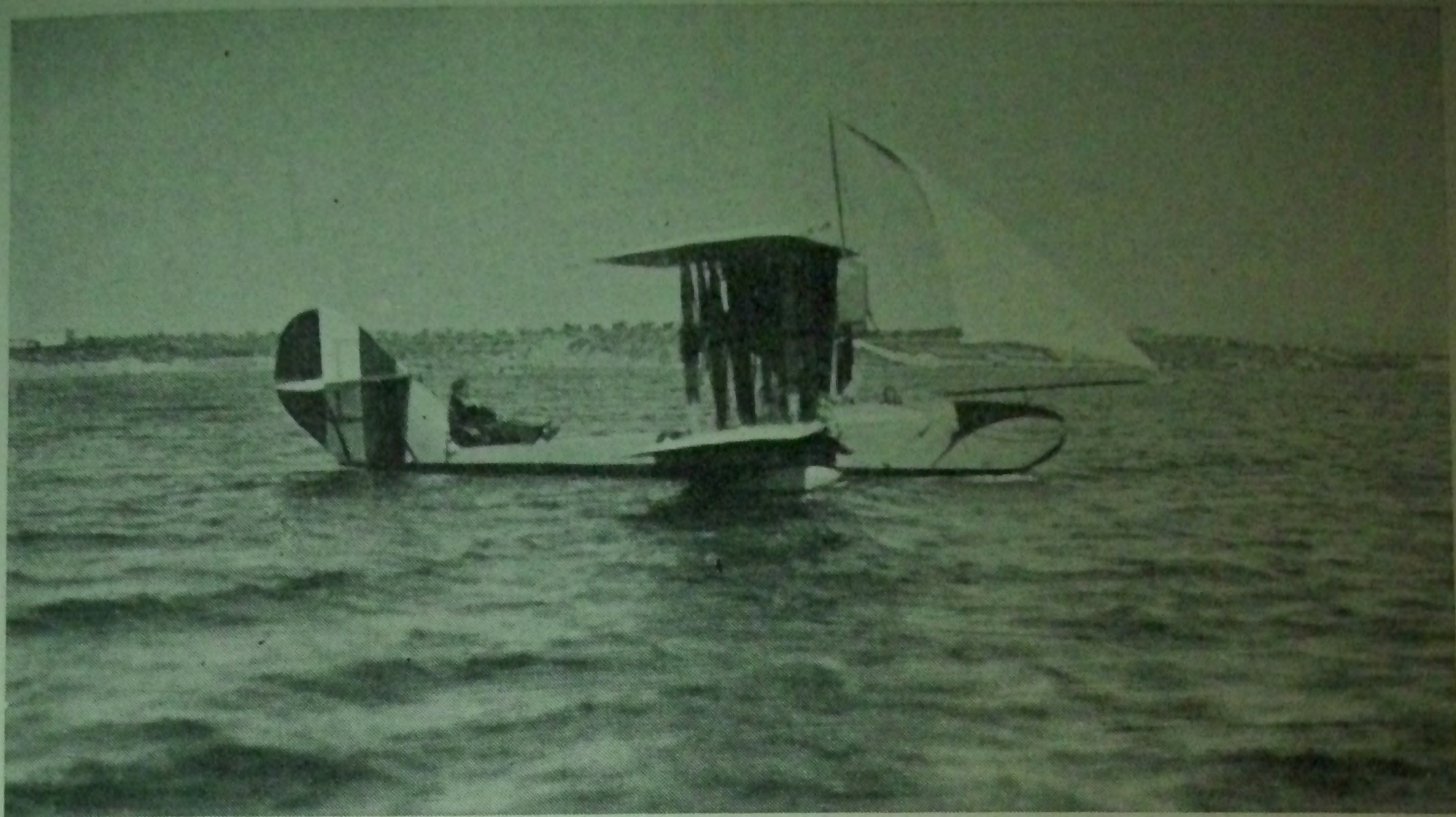
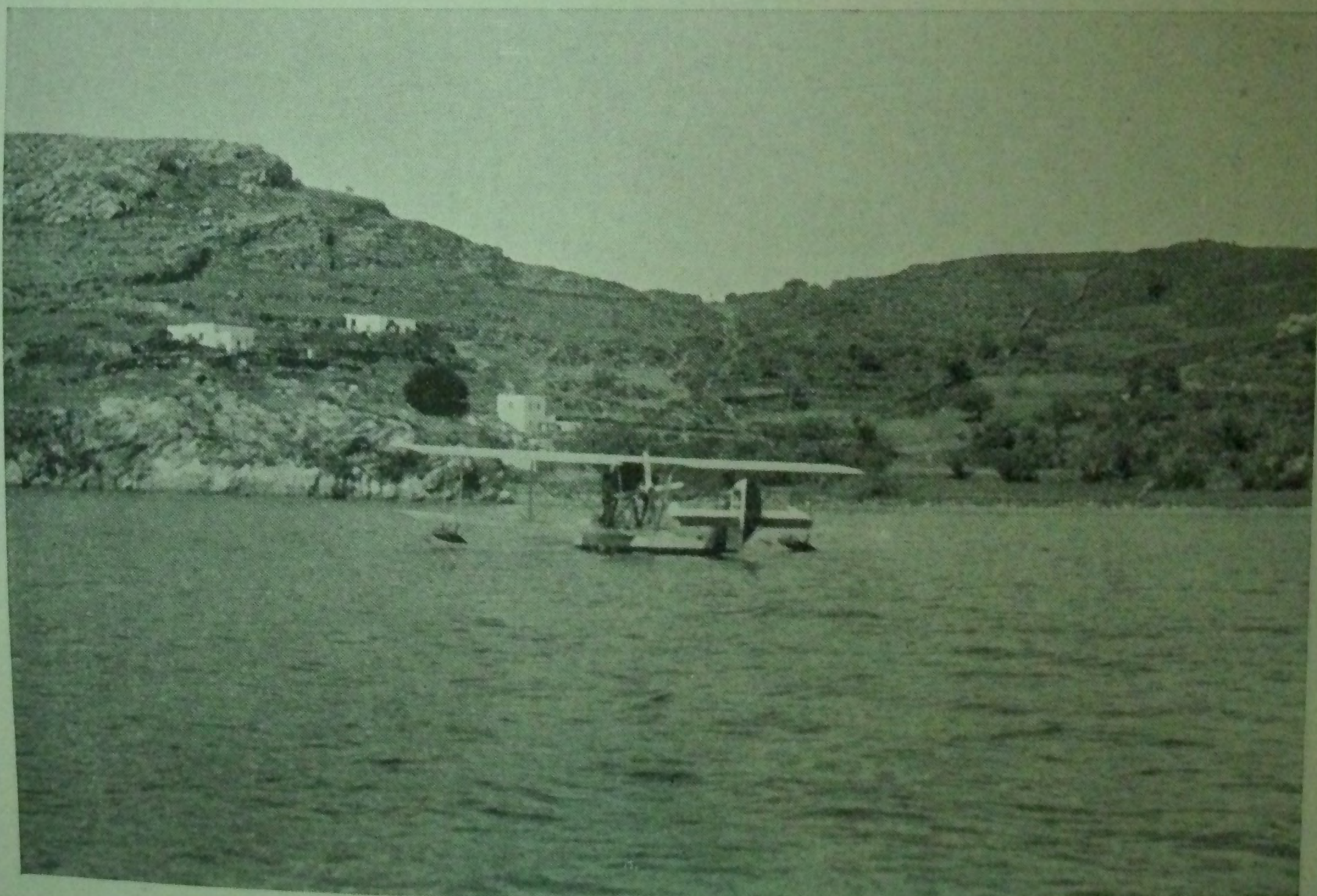
Conclusi così di effettuare la partenza non oltre la prima settimana di aprile, in modo da passare prima della rottura dei tempi in tale zona, e trovarmi in Australia all'inizio della stagione invernale. Le cose invece andarono diversamente, e mi trovai in Birmania nel mese peggiore, tanto che per poco non vi perdetti l'apparecchio.

Altri ostacoli erano rappresentati dalle piogge che dal giugno all'ottobre, con varia intensità a seconda dei luoghi, si hanno tra le Molucche, le Filippine e Formosa e principalmente dai Tifoni, che frequenti e violenti incombono sulla zona delle Filippine al Giappone, con la fase massima, per frequenza ed intensità, tra agosto e settembre. Tali Tifoni non di rado imperversano con venti che raggiungono la velocità di 200 chilometri all'ora e sovente radono al suolo interi villaggi.

Supponendo di giungere a Melbourne alla fine di maggio e di sostare un mese per la revisione del motore, avevo calcolato di passare in quella zona nel mese di luglio, quando il tempo doveva essere, se non buono, almeno discreto. Invece, per varie vicende, mi trovai a passare nella zona dei Tifoni, proprio nel periodo più critico, ossia tra la fine di agosto ed il principio di settembre.

In altri termini, se mi fossi studiato di passare apposta nella peggiore stagione per la Birmania e le Filippine, non avrei potuto riuscirvi meglio. Ma ora, che ne sono uscito, sono contento dell'esperienza fatta, la quale dimostra che non esistono tempi impos-

« Gennariello »

Sesto Calende: La piccola Maria Acampora, *mascotte* di « Gennariello ». (Rimase però a terra.)

L' apparecchio alla vela

L' arrivo a Leros

Alessandretta: La catena dei monti siriaci

sibili per i velivoli, come non ne esistono per le navi; tranne, s'intende, ove si tratti di meteore di violenza eccezionale, contro le quali non c'è difesa possibile.

Negli ultimi giorni di febbraio accelerai lo studio della rotta, chè mi premeva di preordinare subito i rifornimenti, sapendo che in molti punti del percorso non esistevano altre vie di comunicazione con il mondo civile, all'infuori di quelle percorse da un piroscafo una volta al mese, o perfino quattro sole volte all'anno. Non avrei potuto infatti partire con la prospettiva di dover star fermo in un punto qualunque della rotta, in attesa dei rifornimenti.

Perciò ai princìpi di marzo mi recai a Londra, dove trattai con la ditta Shell, la quale, nonostante il tempo assai limitato, si impegnò, telegrafando in tutto il mondo, di farmi arrivare la benzina alle date da me fissate. Trattai anche con la ditta Wakefield, per aver l'olio Castrol R., da me scelto come il lubrificante più adatto per il motore, che doveva eseguire un lungo percorso senza ricambio.

E fui abbastanza fortunato perchè, come seppi di poi, Israëlite Bay, nella costa Sud dell'Australia, comunica con il resto del mondo soltanto con un piroscafo che parte da Melbourne una volta ogni tre mesi; ed il telegramma della Shell, arrivato colà giusto il giorno prima che il piroscafo partisse, permise l'imbarco dei rifornimenti.

Nella mia gita a Londra visitai le Autorità inglesi per avere da esse qualche appoggio morale, svolgendosi la rotta in gran parte su territorio di dominio inglese. Fui ricevuto molto gentilmente all'*Air Ministry*. Visitai pure l'Alto Commissario australiano a Londra; ma questi, quando io esposi l'itinerario, guardandomi con manifesta incredulità, mi domandò:

— E quando conta di partire?

Gli risposi:

— Il primo di aprile.

Questa data lo mise molto di buon umore, perchè gli balenò, credo, l'idea che io potessi invece preparare un pesce colossale.

Incontrai qualche difficoltà nell'ottenere le informazioni necessarie sui fiumi dell'India, per stabilire i punti di tappa. Le no-

tizie che venivano dal nostro addetto aeronautico a Londra non erano incoraggianti. Anzi, in una lettera diretta al Ministero di Aeronautica, egli si esprimeva con queste testuali parole:

« ...i suddetti piloti — (parla di due piloti recentemente tor-
« nati dall'India) — mi hanno detto che, a loro avviso, « *è una*
« *pazzia* » tentare il volo attraverso l'India con un idrovolante. I
« fiumi sono asciutti in inverno e spaventosamente gonfi in prima-
« vera, di modo che solo in pochissimi punti vi si potrebbe am-
« marare con una certa sicurezza. In marzo e aprile si sgelano le
« nevi sulle montagne del Nord, ed i fiumi diventano gonfi e ve-
« locissimi. Non solo; ma là dove è magari possibile l'ammarare,
« non è assolutamente possibile trovare rifornimenti... ».

Non potei così avere, prima di partire, notizie sufficienti circa i punti di ammaraggio nei fiumi all'interno dell'India; epperò ad ogni buon fine inviai i rifornimenti anche a Bombay e a Cocanada, per poter saltare attraverso il Decan. Questa rotta si presentava ben più difficile, poichè bisognava volare per circa 1200 km. su terra; ma mi sentivo spinto a tentarla appunto dalla mancanza di informazioni circa la possibilità di ammarare nel Gange, nel Jumma e nell'Indo.

Numerose difficoltà furono affacciate dal Governo giapponese per il sorvolo sull'Isola di Formosa, sulle isole Riu Kiu e sul Giappone. Avvenne così che la definitiva rotta consentitami fu da me conosciuta soltanto pochi giorni prima di lasciare le Filippine.

Per buona sorte, essendomi noto che analoghe difficoltà erano state incontrate da altri aviatori, in precedenti voli sul Giappone, avevo mandato i rifornimenti in varie località di quelle isole, in modo che, all'occasione, mi fu possibile cambiar rotta, anche con breve preavviso.

Scelsi per il viaggio l'idrovolante tipo *Savoia* (S. 16 ter), della ditta S.I.A.I., che per la sua solidità di costruzione, mi dava maggiore affidamento. Tale apparecchio è usato dalle nostre squadriglie militari con motore Fiat 300 HP; ma a me occorreva una potenza maggiore, per ottenere una maggiore autonomia, e per avere la possibilità di portare a bordo le parti di ricambio del motore e quanto occorresse per eventuali riparazioni. Non esistendo

in quell'epoca un motore italiano della potenza a me necessaria, scelsi il Lorraine 450 HP, mentre la Direzione Tecnica propendeva per il Lorraine 400 HP, che effettivamente era un motore più esperimentato.

Il 450 HP aveva però il vantaggio d'una maggiore accessibilità, il che ha molta importanza nei lunghi voli. Mi decisi dunque per questo ultimo; e mi assunsi la diretta responsabilità della sua sistemazione sull'apparecchio S. 16 ter.

Così mi occupai anche di questa nuova installazione, d'accordo con l'ing. Marchetti della ditta S.I.A.I., e feci poi da me tutti i collaudi in volo.

Poichè il tempo stringeva, ai primi di febbraio fu ritirato un apparecchio di quelli già consegnati dalla ditta all'Aeronautica militare, e fu iniziato il lavoro di trasformazione del castello motore, per potervi sistemare il 450 HP Lorraine. Nel frattempo la ditta Lorraine mise a punto due motori di tale potenza, dei quali uno sarebbe stato montato sull'apparecchio su cui dovevo partire, e l'altro inviato a Tokio per sostituirlo a quello adoperato nella prima parte del percorso.

Scelsi come motorista il Maresciallo della R. Aeronautica, Ernesto Campanelli, che conoscevo come uno dei migliori e che già mi aveva accompagnato nei miei voli durante la guerra e dopo; e lo mandai a Parigi perchè prendesse pratica del motore.

Speravo che tutto sarebbe stato pronto ai primi di marzo; ma le cose, come suole avvenire, andarono per le lunghe, e solo verso la fine di quel mese fu iniziata la sistemazione del motore sull'apparecchio.

Il 3 aprile ebbi l'onore di essere ricevuto da S. M. il Re, che si degnò di accettare una copia dell'itinerario e di esprimermi i suoi auguri.

Il 4 aprile mi presentai a S. E. Mussolini, Capo del Governo e Alto Commissario dell'Aeronautica. L'onorevole Mussolini ebbe la bontà di dirmi:

— Ho fiducia che manderete a termine il vostro viaggio.

— Farò tutto il possibile — risposi, altamente soddisfatto di

quelle parole incoraggianti, dopo i sorrisetti di incredulità che avevo trovato altrove.

Il 5 aprile andai a vedere l'Esposizione dei Missionari per avere un'idea sommaria dei paesi che avrei dovuto attraversare. Passai dalla Porta Santa, ed uscendone tagliai mentalmente tutti i piccoli fili che mi avevano legato sino allora al passato; e mi sentii come più leggero, purificato nello spirito, rafforzato nei propositi. Così lasciai Roma.

La ditta costruttrice dell'apparecchio trovasi a Sesto Calende, in un punto dove il Lago Maggiore, restringendosi, forma il fiume Ticino. Non credetti opportuno stabilirmi a Sesto Calende, poichè vi era troppo movimento di aviatori e di giornalisti, ed io avevo bisogno di lavorare con tranquillità.

Mi ritirai perciò a pochi chilometri di distanza, ad Arona, sul Lago Maggiore, nella calma più assoluta.

Non detti il mio recapito a nessuno, per sottrarmi alla curiosità dei giornalisti ed evitare interviste; feci anzi sparger la voce che sarei partito alla fine di maggio: poichè, per un uomo che si trova alle prese con un apparecchio da preparare per un lungo viaggio e che si accinge ad esperienze, che non sempre possono dare buoni risultati (ed appunto perciò si fanno), la presenza di estranei e di critici non è la più adatta a conservare la piena serenità necessaria. Lo stesso succede ai pittori che non amano vedersi gente attorno, quando lavorano ai loro quadri.

Effettivamente le prove dell'apparecchio furono lunghe e laboriose, perchè era mio proposito di raggiungere una velocità economica abbastanza elevata, che sulle prime non ottenni. D'altra parte dovevo affrettare esperimenti e collaudi, stretto com'ero dalla tirannia del tempo, perchè volevo partire al più presto, per evitare, come ho già detto, la cattiva stagione lungo le coste della Birmania.

Feci adattare all'apparecchio una sistemazione velica che aveva, su mie indicazioni, studiato ed esperimentato nel Golfo di Taranto il Comandante Maddalena, un ottimo pilota ed ottimo marinaio.

Tale sistemazione doveva aiutarmi, in caso di discesa in mare aperto per avaria al motore, a raggiungere la costa più vicina navigando alla vela, poichè una delle caratteristiche del mio volo do-

veva essere quella di far fronte, con i mezzi di bordo, a qualsiasi disavventura. Perciò, oltre i rifornimenti di benzina ed olio, non avevo al mio appoggio, in nessun punto dei 55.000 chilometri del percorso, nè un uomo nè il più piccolo schifo.

Quando uscii per provare la vela sul Lago Maggiore, mi accorsi di qualche risatina di incredulità da parte degli spettatori. Volò anche qualche frizzo. Ma quando videro che il nuovo improvvisato veliero faceva senza difficoltà i suoi viramenti di bordo e riusciva perfino a stringere il vento, nessuno rise più.

Intanto, dopo numerose prove in volo e qualche ritocco alle eliche, riuscii ad ottenere i dati che desideravo, coadiuvato da un tecnico della « Lorraine » e dall'ingegner Marchetti della S.I.A.I., al quale si deve la pratica e robusta costruzione, che permise all'apparecchio di tenere il mare e l'aria per tanto tempo.

Installai a bordo un distillatore per trarre acqua potabile da quella marina. Imbarcai viveri di riserva, qualche medicinale, numerose parti di ricambio del motore, ed attrezzi da lavoro, in modo da poter eseguire qualsiasi riparazione allo scafo ed al motore. Come armi, portai una pistola Mauser, per le segnalazioni una pistola Very; e non dimenticai neppure una lenza ed un assortimento di ami per pescare, nel caso deprecato che un'avaria ci costringesse a rimanere qualche settimana in mare.

Al Comandante Del Prete ed al Tenente Monti della R. Aeronautica, che mi coadiuvarono molto nei preparativi e nelle non brevi nè semplici pratiche per la spedizione in varii punti del percorso dei materiali di ricambio, sono lieto di ripetere qui i miei ringraziamenti.

Il 19 aprile feci battezzare l'apparecchio col nome di « Gennariello », perchè San Gennaro è il protettore dei naviganti o, per lo meno, come tale è venerato dai pescatori partenopei.

Ed invero non ebbi mai a lagnarmi di Lui.

Feci anche scrivere sull'apparecchio la battuta: « jammo, jammo 'ncoppa, ammo ja'... », che trassi dalla famosa canzonetta napoletana: « Funicolì, funicolà », che aveva già fatto il giro del mondo, con buona fortuna.

Madrina fu la signora Giaretta. La rituale bottiglia di « champagne » si ruppe al primo colpo, e ritenni ciò d'ottimo augurio. Il parroco benedisse l'apparecchio, mi bagnò d'acqua santa ed inaugurò, con semplici e commoventi parole, la serie delle centinaia di discorsi, da cui fui bersagliato durante tutto il viaggio.

In questa occasione il Commendator Peretti, Direttore della S.I.A.I., trovò sulla riva prossima all'« hangar », un quadrifoglio, che io religiosamente appiccicai nell'interno dell'apparecchio.

La notte dal 19 al 20 non dormii che tre ore, occupato come ero a preparare le valigie e a dare le ultime disposizioni circa il materiale che lasciavo.

La mattina del 20 pioveva. Il tempo era scuro e coperto. Si davano ancora gli ultimi tocchi all'apparecchio: giacchè, anche se si hanno quaranta mesi a disposizione per preparare un viaggio, avviene di sicuro che all'ultimo momento c'è sempre qualcosa da aggiungere o da rifare.

Non avendo io segnalato la mia partenza, erano presenti a salutarmi solo i dirigenti e gli ingegneri della ditta costruttrice dell'apparecchio.

La pioggia, il fango, la mattinata squallida, i piccoli inevitabili contrattempi, gli occhi assonnati degli astanti, rendevano la scena alquanto malinconica.

Un osservatore estraneo ed ignaro non avrebbe mai potuto supporre che quella era la partenza per un volo di 55.000 chilometri.

Alle 5 e 55 ci imbarcammo.

— In bocca al lupo!

— Arrivederci!

La pioggia era scemata. E partimmo.

II.

LE PRIME TAPPE

La prima navigazione non fu molto felice, anche a causa delle condizioni atmosferiche. Nei pressi di Ancona ci trovavamo ad una quota di circa 500 metri, quando improvvise raffiche ci investirono. Esse furono così forti che il motore mancò qualche colpo per insufficienza d'aria alle prese dei carburatori. Subito dopo mi accorsi che le matite, schierate sul portacarte accanto a me, erano scomparse, e temetti per un istante che fossero andate a finire sull'elica. Le trovai poi in fondo allo scafo, dov'erano cadute, saltando via dalle guaine, per la scossa ricevuta dall'apparecchio.

A Varano fui costretto ad ammarare, perchè si ruppero i raccordi dei tubi dell'olio, di cui erano rimasti solo sette chilogrammi nel serbatoio.

Il motorista rifece i raccordi, rinforzandoli. Sul posto non vi era olio Castrol; mandammo allora a prendere da un farmacista 10 chili di olio di ricino. Ma il buon uomo credette che servisse a scopo ben diverso, ed espresse quindi la sua alta meraviglia per la non comune quantità richiesta. I farmacisti di tutto il mondo in seguito mi furono di provvidenziale aiuto in varie occasioni, appunto per il rifornimento di olio di ricino.

Nello stesso giorno, ultimate le riparazioni, ripartii, mentre imbruniva. Quando fui presso Bari, il sole era tramontato e si vedevano già accesi i lumi in città. Poco dopo, proseguendo, fui investito da un forte temporale da SW, che vieppiù indebolì

la già scarsa luce. Altre raffiche impetuose diedero all'apparecchio insaccate così violente che si verificò di nuovo al motore il fenomeno notato la mattina.

Trovatomi sotto una pioggia dirotta, decisi di planare nel primo posto riparato per passarvi la notte; nei pressi di Torre Pelosa, che offriva un discreto ridosso dal vento, ammarai che era già notte, tra la curiosità della popolazione di pescatori di quel piccolo villaggio.

Ricordo che quella sera durammo molta fatica nel tentativo di mettere le cappe sul motore. Era la prima volta che facevamo tale operazione, divenuta in seguito abituale. Ma quella sera, non riuscendo al nostro scopo, dovemmo coprire il motore alla meglio.

Assicurata all'apparecchio la vigilanza notturna delle guardie di finanza, corsi al telegrafo per dare mie nuove a Roma; fui più tardi ospitato da un generoso signorotto del paese.

— E lei dove è diretto? — mi domandò.

— A Melbourne — risposi.

— Non conosco questo paese. E' forse vicino a Tricase?

— No, è un poco più distante...

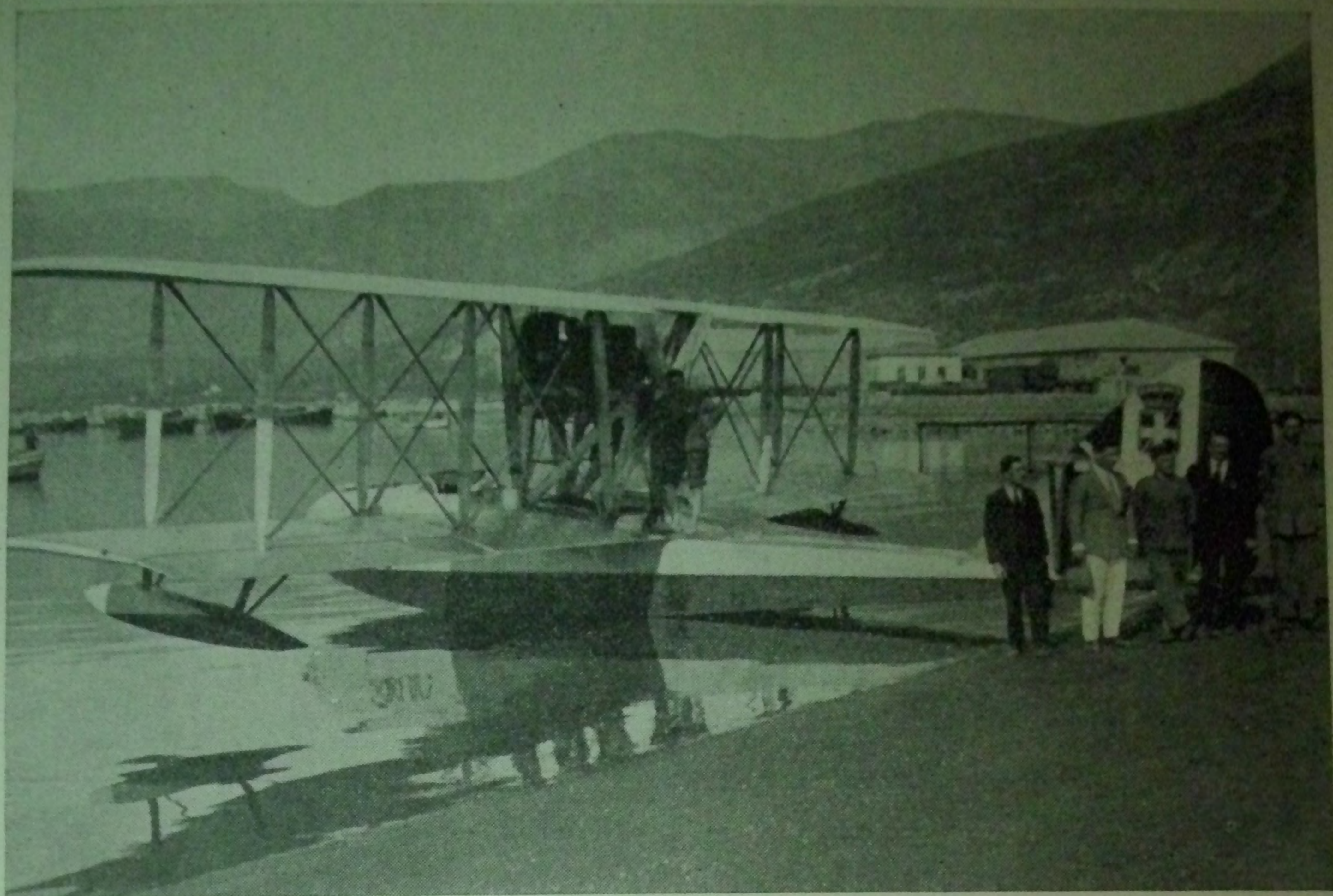
— Oh, scusi, non avevo capito bene il nome.

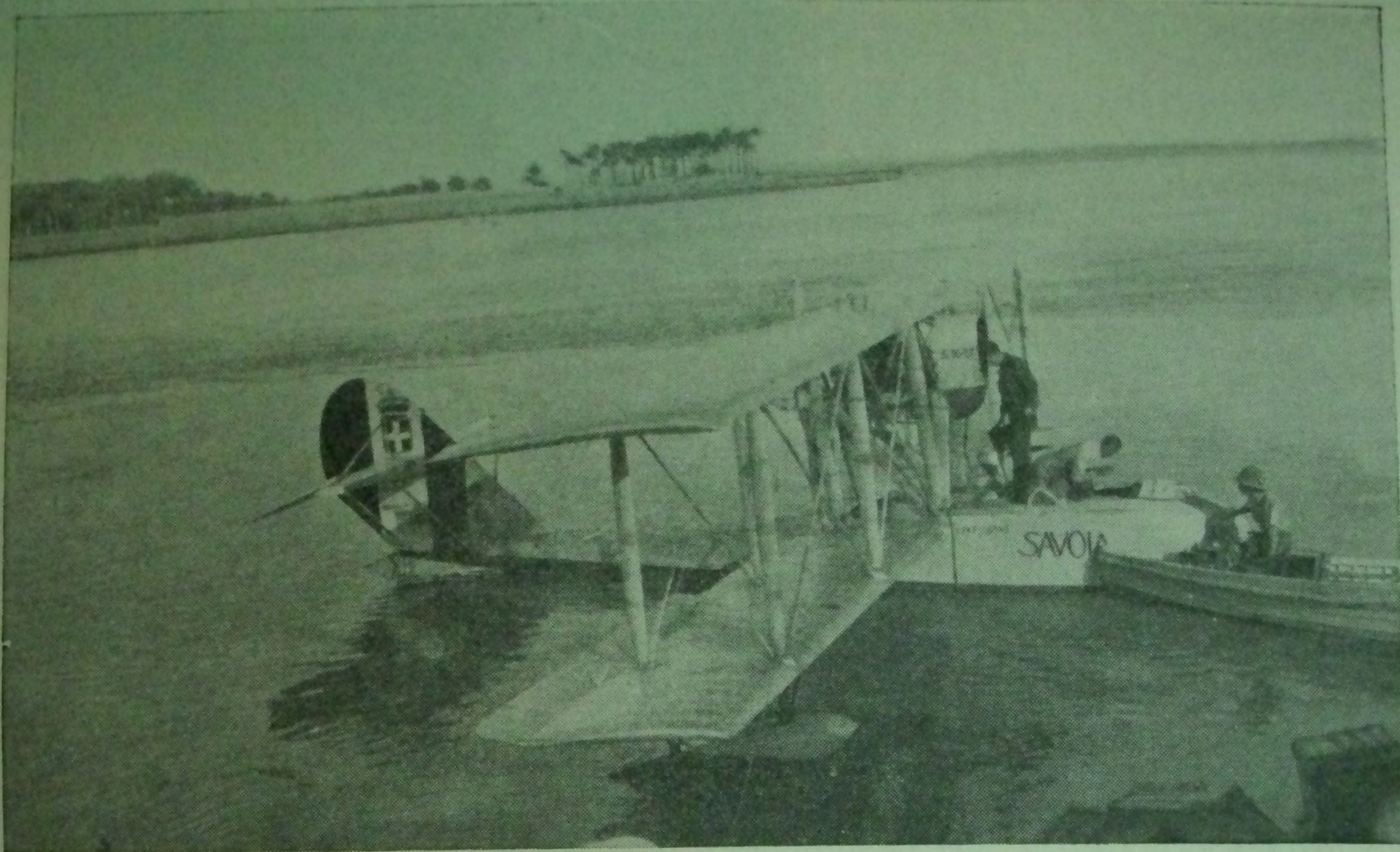
Il mattino seguente, alle 7, velivoli dell'idroscalo di Brindisi, che avevo preavvisato del ritardo, gettarono dei messaggi, avvertendomi che il tempo era cattivo e minacciava di peggiorare. Partii allora senza indugio, e poco dopo planai a Brindisi tra violente raffiche.

Le condizioni atmosferiche effettivamente peggiorarono fino alla sera del giorno dopo. Segnalazioni meteorologiche da Saseno annunciavano fortunali da libeccio. Era davvero un bell'inizio!

Profittai della sosta per procedere ad un buon riassetto dell'apparecchio e del motore.

L'idroscalo di Brindisi m'era ben noto avendovi passato il periodo più laborioso del mio servizio di guerra, al comando di un gruppo di squadriglie d'idrovolanti, con le quali avevo lavorato nel basso Adriatico e sulla opposta sponda austriaca.

Quanti bravi e generosi compagni di volo non avevo quivi perduto!

Nel porto di Alessandretta

Bagdad: Ormeggiando l' apparecchio

Bagdad: Il rifornimento

Bagdad: Una sentinella

Bushire: In corsa verso l'idrovolante

Bushire: Curiosi

Chahbar: L' apparecchio tirato in secco

Chahbar: La riparazione del galleggiante

Mi sentivo un poco il papà di quella stazione, che sotto il mio comando si era a mano a mano accresciuta e sviluppata. Ogni pietra mi era familiare ed aveva una storia o rappresentava una mia dura fatica.

Andai a rivedere alcuni pini che avevo piantato prima di lasciare l'idroscalo. Erano allora dei semplici arbusti, ed oggi, alla distanza di circa 6 anni, son già degli alberelli, che formano quasi un boschetto. Questi alberi erano stati una mia cura particolare e mi pareva quasi, guardandoli, di sentire un'intima comunione fra me ed essi, che pure eravamo due così diverse espressioni della natura vivente.

Il 23 aprile i bollettini dell'Egeo indicavano buon tempo. A Brindisi il tempo era invece sempre cattivo, ma il vento aveva girato a NW. Decisi di partire.

Il decollaggio non fu semplice, poichè la direzione del vento non mi dava sufficiente spazio. D'altra parte per potermelo formare dovevo allontanarmi molto da terra, e quindi rinunziare al ridosso.

Forti incappellate di prua ci fecero subire una vera doccia; ma alla fine mi riuscì di mettere l'apparecchio sul « redan » e, manovrando tra le imbarcazioni che ingombravano il porto, di tirarlo dall'acqua.

Seguii dapprima la costa, obbligato a scendere talvolta fino a pochi metri sul mare, per passare sotto le nuvole e gli acquazzoni.

Alle 3 lasciai la costa. Un velo di nubi presto me la nascose alla vista.

— Ora a noi! — dissi fra me.

L'Italia, la nostra bella terra natia, era pur sempre vicina, ma ne eravamo ormai staccati! L'avremmo più riveduta?

Sentivo che il mio compito non era leggero. Ed era un dovere di onore riuscire in una impresa, pensata e voluta da me, e sulla quale il Governo aveva generosamente fidato, dandomi la possibilità di partire. Sentivo che, oltre al resto, avevo la responsabilità del buon nome della nostra Aeronautica.

Sarebbe stata l'impresa, superiore alle forze umane?

Io avevo valutato e previsto tutte le difficoltà, e nessuna mi era

apparsa insuperabile. Anche con la fortuna contraria, avrei dovuto giungere alla mèta.

Era una sfida gettata allo spazio: avevo innanzi a me circa 55.000 chilometri da percorrere, ed i mezzi erano tutti lì: uno scafo di legno, pochi metri quadrati di tela, un motore pulsante, un'elica invisibile nella sua vorticosa rotazione, e sopra tutto la volontà di riuscire.

Intanto facevo cammino. Il vento, voltosi al Sud, venne però a rallentare la mia marcia. Finalmente, poco prima di Corfù il tempo migliorò; ma il vento sempre da Sud era aumentato, quindi decisi di accorciare la rotta, tagliando su Agrigento e puntando così sul Golfo di Corinto, poco dopo Patrasso.

Qui il tempo divenne ottimo e chiaro. Si vedevano nette le mitiche e storiche montagne del Parnaso.

Questa rotta mi era ben nota, avendola già nei passati anni percorsa in volo, ma con obiettivi infinitamente più prossimi di quello che mi ero proposto questa volta.

Verso mezzogiorno passai sullo stretto di Corinto, che gode presso gli aviatori cattiva fama per le forti sacche d'aria che vi si incontrano. Le conoscevo bene, ed ero rassegnato a sopportarle; ma esse furono con me questa volta eccezionalmente gentili.

Sul mare Egeo regnava una calma profonda. Dalle acque placide emergevano i nitidi profili azzurro-violacei delle isole capricciosamente disseminate.

Di mano in mano che mi avvicinavo ad esse e le superavo in volo, i contorni della costa prendevano rilievo e colore; rupi a picco sul mare, cale e calanchette addentrantisi nella terra offrivano con le immobili acque verde-cupo, sereno riposo alle flottiglie di barche da pesca use alle tempeste: casette bianche di pescatori, annidate nel fondo delle baie, sorridevano ai raggi del sole meridiano.

Ecco l'isola di Salamina, e dietro di essa il Pireo, ed ecco biancheggiano di lontano, attraverso il grigio lattiginoso sipario della foschìa, le case di Atene. Scavalco la punta sud dell'Attica e volo su Selene, Keo, Siro e Micono. Lascio Nasso a destra e Nicaria

a sinistra. Gli occhi aguzzano lo sguardo oltre la prua, attraverso il velo grigiastro dove si disegnano con tenue filo prima Patmos e poi Leros: la meta.

Pochi minuti ancora e l'isola prende consistenza, spiegando sotto al mio sguardo i suoi verdi giardini, le sue bianche case ed i suoi molini a vento che sormontano i colli più elevati.

Sono già sulla verticale di Porto Laki, dove quietamente fumano alcune unità della nostra Marina.

Un mezzo giro a motore ridotto, e l'apparecchio scivola sull'acqua placida.

A Leros trovai molti buoni amici. Il Comandante dell'idroscalo ci fece trovar pronta la colazione; il Metropolita ci fece un discorso; gentili signore ci resero più gradevole il pomeriggio.

Il mattino seguente, alle 6 e 40 decollai. Senonchè dovetti ammarare subito dopo, perchè i comandi degli alettoni non agivano bene. Campanelli mise un po' d'olio, e ripartimmo. Il tempo era splendido. La navigazione fino ad Alessandretta fu così la migliore di tutto il mio viaggio; e non ebbi mai bisogno di adoperare i comandi, per correggere la posizione dell'apparecchio.

La prima parte del volo si svolse sulle isole e lungo le coste dell'Anatolia. Lasciai sulla destra Kalimno e Kos ancora addormentate nel placido mattino primaverile.

Passai sul promontorio Dorico e in vista di Rodi: seguii la frastagliata costa anatolica fino al Capo Khelidonia; da qui tagliai al largo il Golfo di Adalia fino a Capo Anamour.

Un veliero turco, immobile per la mancanza assoluta di vento, le vele flosce e pendenti lungo gli alberi, attendeva che Allah inviasse almeno il soffio di una leggera brezza. Mi abbassai svegliando col rombo allegro del mio motore i marinai torpidamente sdraiati sulla coperta. Li vidi scuotersi e guardarmi trasognati.

Sulla destra avvistai di lontano l'azzurra costa dell'Isola di Cipro, proclamata dai poeti dell'antichità regina delle seduzioni e dei profumi e consacrata a Venere Afrodite.

Sulla sinistra, le balze rocciose e i dirupi della Caramania presentavano le loro cupe profondità appena velate dai vapori della mattina, che il sole già cominciava a dissipare.

Ancora un'ora di volo al largo del Golfo di Tarso, ed eccoci in quello di Alessandretta.

Ad Alessandretta attendevano il mio arrivo, ma non per quel giorno.

Un ufficiale dell'aviazione francese mi domandò:

— Quando contate di ripartire?

— Domani.

— E dove sono le vostre ruote?

— Non ne ho.

— E come fate a proseguire sulla terra?

— Mi affido a quello là — e accennai al motore.

Egli credeva che il mio idrovolante fosse trasformabile in apparecchio terrestre a mezzo di un carrello, per i percorsi da compiere sopra terra.

Quel pomeriggio fu di gran fatica per il motorista, perchè il serbatoio dell'olio si era dissaldato; quindi egli dovette smontarlo e risaldarlo. Il lavoro non fu pronto che al mattino seguente, ad ora avanzata.

Il bilancio di quel pomeriggio si può riassumere così: acclamazioni, auguri, pranzo, brindisi, danze.

III.

DALLA SIRIA ALL'INDIA

Il 25 aprile non fui pronto a partire prima delle 10, causa il lavoro di riparazione al serbatoio dell'olio, e questo ritardo mi dispiacque non poco, perchè sapevo che, per attraversare i deserti della Siria e della Mesopotamia, le ore migliori sono quelle dell'alba o del tramonto, e le peggiori quelle del pomeriggio.

Sulla spiaggia — dov'era già riunita molta gente, incuriosita dalla mia partenza — vennero a darmi il loro cortese saluto il governatore francese, il console italiano e il mutassarif.

Ebbi in quel giorno occasione di capire gli inconvenienti delle partenze con molti spettatori. Per salutare le gentili persone che si affollavano sulla spiaggia, avevo posato provvisoriamente, sopra una barca tirata a secco, la mia muta di volo, la mia cuffia e i miei occhiali affumicati. A convenevoli compiuti, cerco la mia roba. Ma sulla barca non c'era più nulla: certo qualche collezionista di cimeli (supponiamo) le aveva fatto prendere il volo prima di me e per via di terra.

— Siamo costernati — mi dissero gli astanti.

— Non fa niente. Meno male che non si sono portati via l'apparecchio. Al resto c'è rimedio.

— E come fa ora?

— Faccio senza. Si vede che mi vogliono mandare nudo alla meta.

Fortunatamente potei rimediare con un « over-all » di tela e con un passamontagne di lana.

In verità, durante il viaggio, quel giorno soffrii alquanto per effetto del freddo, ma in seguito non mi dolsi troppo del fatto, perchè l'indumento, di cui mi avevano alleggerito, era di flanella, e non mi avrebbe servito nelle zone torride, che attraversai di poi. Mi annoiava la mancanza di occhiali affumicati: tutti gli aviatori sanno che stare molte ore al governo dell'apparecchio col sole in faccia disturba moltissimo; ma per fortuna potei poi procurarmi a Bagdad degli ottimi occhiali.

Alle 10 e mezzo ero in aria. Avrei dovuto prendere una quota di circa 2000 metri, per passare al di sopra del contrafforte dei monti siriaci, che si sviluppano parallelamente alla costa e il cui pendìo sorge quasi dall'acqua. Ma poichè non volevo perdere altro tempo e consumare troppa benzina, in vista dei venti contrari che avrei potuto incontrare sulla rotta di Bagdad, infilai il passo di Bailan a un'altezza di 1000 metri, ossia a circa 200 metri sul suolo.

Feci più presto; ma nella vallata ebbi un faticoso lavoro per le brusche raffiche e i vortici che trovai a tale quota.

In seguito mi abituai a navigare sopra terra a bassa quota. Effettivamente, quando si fanno dei lunghi percorsi sopra terra con degli idrovolanti, è inutile navigare troppo in alto, giacchè, se il motore manca, sempre su terra si è obbligati a scendere, qualunque sia la quota dell'apparecchio.

Certo, navigando a bassa quota, è più limitata la zona in cui si può scegliere un posto per l'atterraggio; ma le condizioni della superficie di questo appariscono meglio allo sguardo, se il pilota usa navigare ponendo mente sempre a quelli che possono essere i suoi eventuali campi di fortuna.

Passai su Aleppo alle 11.10. Il terreno fino allora appariva fertile, lavorato e verdeggiante ovunque. Ma poco dopo, in vista dell'Eufrate, cominciò il deserto in tutta la sua immensa e desolata monotonia: sterminate pianure di sabbia a perdita di vista, interrotte qua e là da collinette o altipiani pure sabbiosi.

L'orizzonte presentava in lontananza lo stesso aspetto di un

orizzonte marino. Solo il tortuoso letto dell'Eufrate segnava una variante allo strano paesaggio, come l'orma di un gigantesco serpente.

« Quale decadenza — pensavo — ha avuto questa ragione! Un tempo era un paese civilissimo e fertile. Adesso, tutto si riduce a qualche rara e breve coltivazione lungo le rive. Archi di ponti diroccati e rovine di città appena emergenti dalla sabbia sono i soli documenti della passata civiltà, quando l'Eufrate era ancora il confine dell'Impero Romano. Allora erano necessarie parecchie settimane per arrivare da Roma fin qui, confine dell'Impero; adesso, in meno di tre giorni già ci siamo.

Ma il mondo cambia, e forse gli imperatori romani non avrebbero mai mandato le loro legioni in Mesopotamia, se le condizioni di allora fossero state quelle che vedo oggi: sabbia e poi sabbia e poi sabbia. Una volta la ricchezza del paese era l'agricoltura, oggi è la nafta; allora qui accorrevano i legionari romani; oggi gli aviatori inglesi ».

Intanto avevo aumentata la mia quota a circa 2500 metri, e ciononostante, una sottilissima impalpabile sabbia si depositava sui cristalli del « parabrise ». Qua e là vortici di sabbia salivano verso il cielo, obbligandomi talvolta a mutare il corso delle mie riflessioni e della mia rotta.

L'apparecchio era sballottato continuamente, e sempre dovevo lavorare ai comandi in una fatica sovente assai dura.

All'altezza di Ramadji lasciai il corso dell'Eufrate e mi diressi per il Tigri, avvistando dopo circa mezz'ora Bagdad.

La città si estende quasi tutta sulla riva sinistra, unita da un ponte di barche alla riva destra, dove sorgono molti giardini e molte palme. Abbassandomi, per meglio vedere e farmi vedere, fui ancora più sballottato da vortici d'aria, come per un saluto finale della faticosa traversata.

Planai a sud della città, in vicinanza del campo di aviazione inglese, che sorgeva presso la riva sinistra.

La corrente era molto forte, giustificando il nome arabo del Tigri che significa freccia, e per quanto la mia àncora mordesse bene il fondo, l'apparecchio scarrocciava lentamente.

Era la prima volta che un idrovolante partito dal Mediterraneo si posava sulle acque del Tigri.

A terra non mi aspettavano, poichè ero arrivato prima del telegramma inviato la sera precedente da Alessandretta. Dopo qualche tempo venne sotto bordo un battello con un ufficiale inglese, poi giunse anche un motoscafo dal quale mi feci rimorchiare, per poter così ormeggiare l'apparecchio presso la riva dove la corrente era meno forte. La manovra non fu facile, e durò circa due ore.

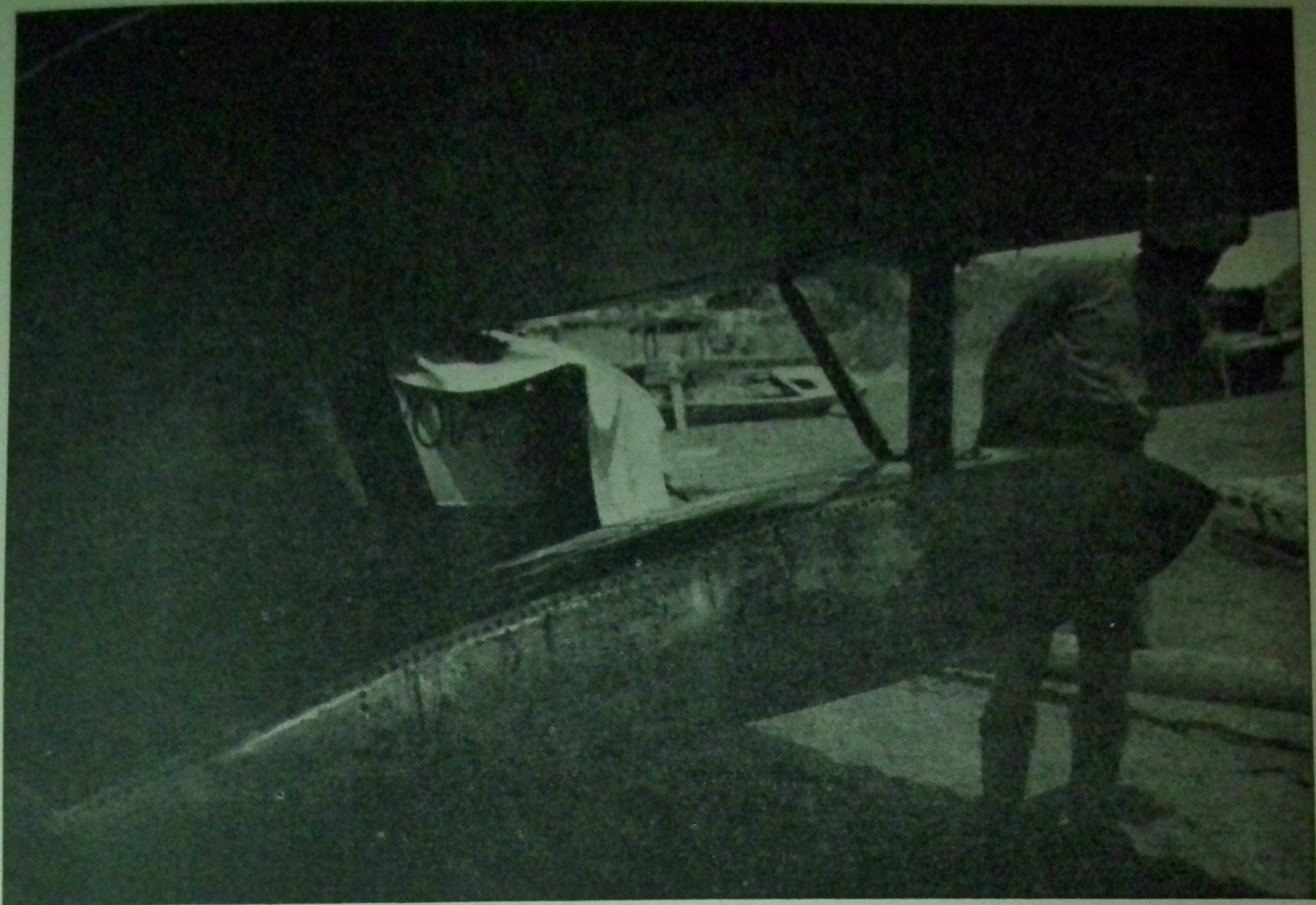
Subito dopo iniziammo il rifornimento, lavorando fino alle 20.30, ora in cui finalmente potei recarmi in città.

Mi avvidi subito che la Bagdad da me immaginata era ben diversa dalla Bagdad che vedevo ora presentarsi con l'aspetto solito dei villaggi orientali, forse con più polvere e più casupole che altrove.

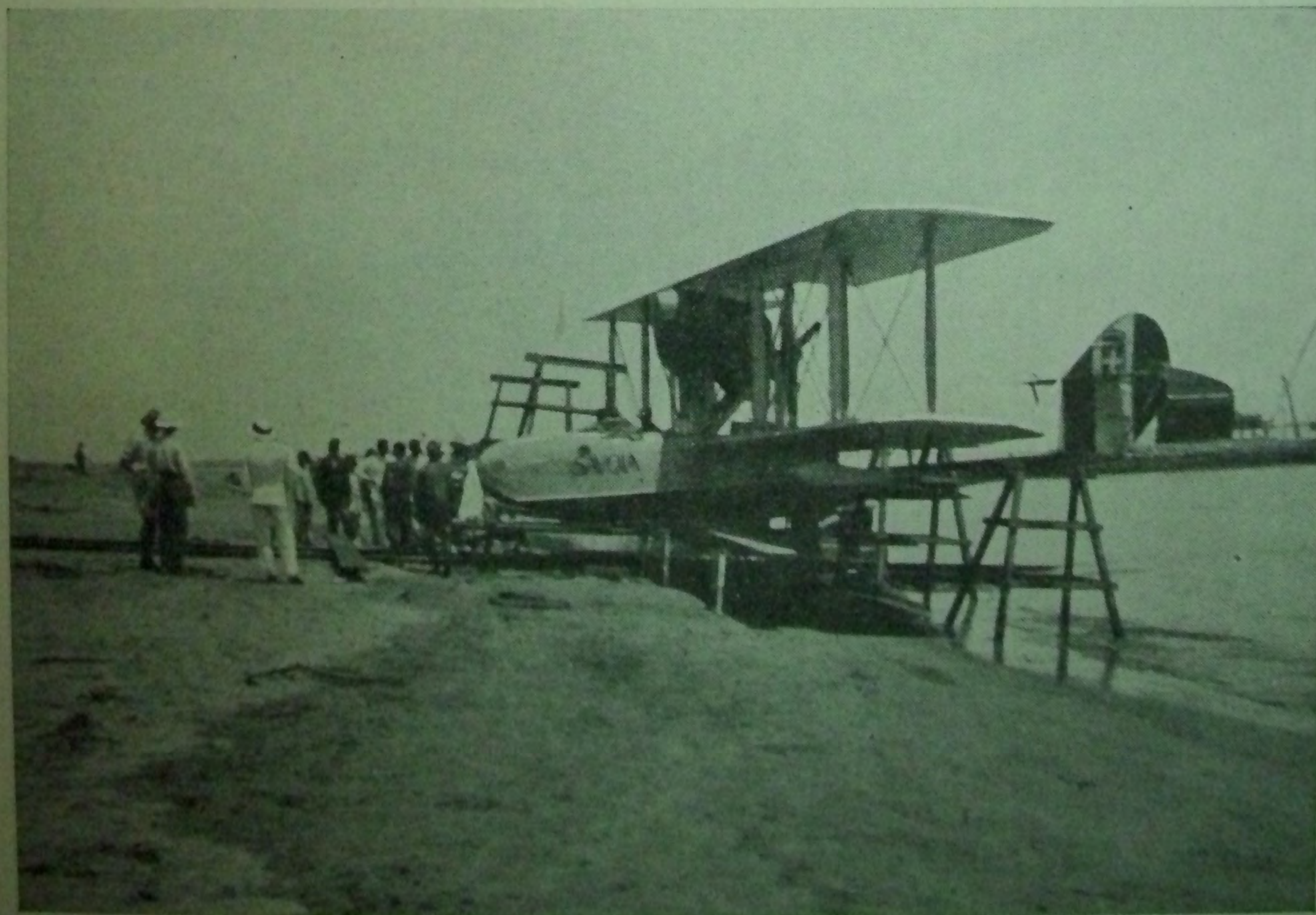
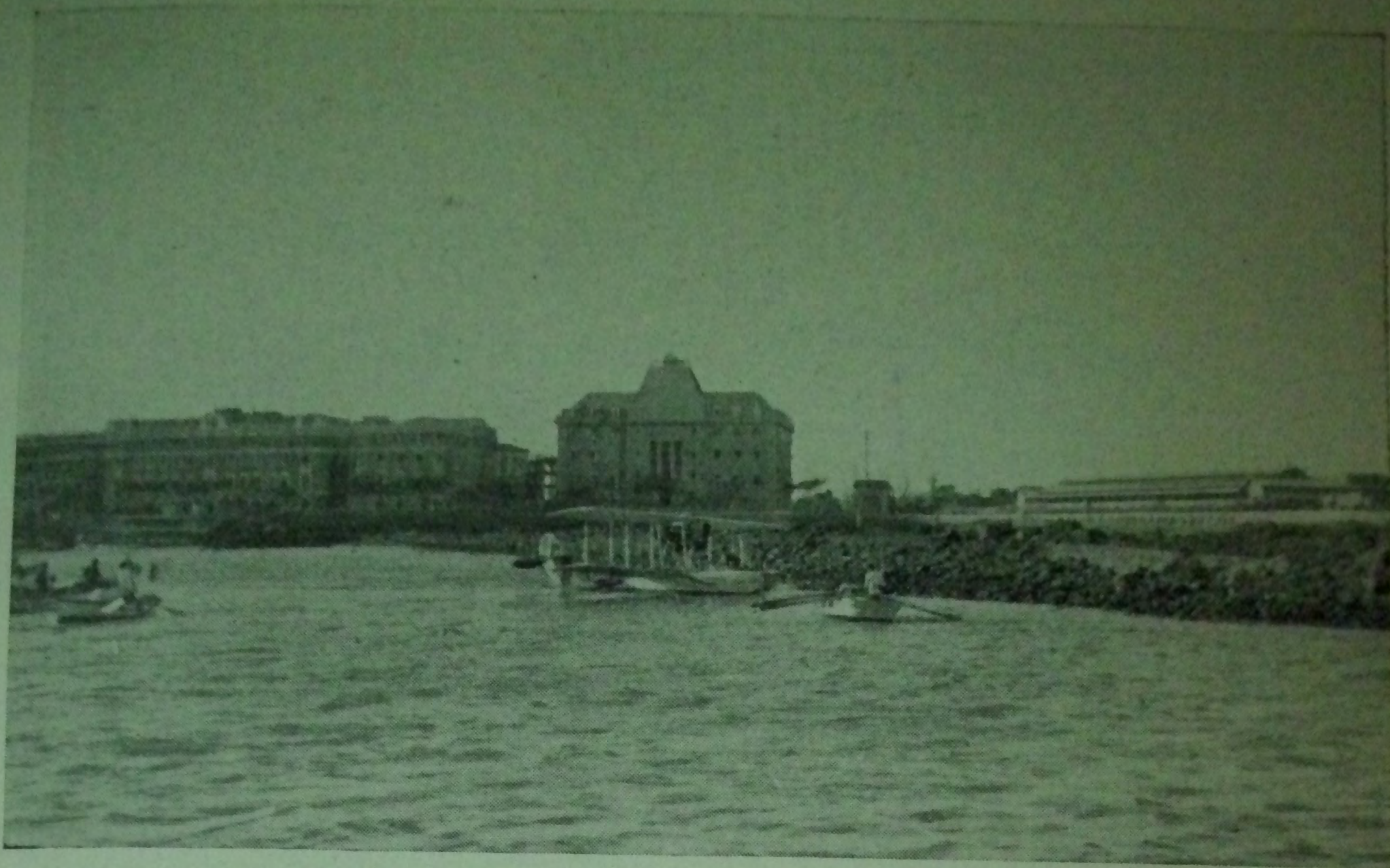
I discendenti degli Assiri Babilonesi non avevano davvero l'aria affaccendata, se molti affollavano i caffè fumando ed oziando. Forse tale indolenza è effetto del clima afoso. Mi assicurarono che quando d'estate spira lo scirocco, gli abitanti si rifugiano in cantine profonde quattro o cinque metri sotterra, per starvi più al fresco.

Gli aviatori inglesi mi offrirono nella sede del loro circolo, che era prima sede del consolato germanico, una cortese ospitalità, semplice e corretta. Parlai con qualcuno di essi, e mi avvidi che i progetti che andavo esponendo, non incontravano eccessivo credito, specialmente per ciò che riguardava le lunghe traversate previste sopra terra.

Lo stesso mi era capitato a Londra.

Ebbene, io trovo strano che molti aviatori, anche fra quelli appartenenti a un magnifico popolo di marinai, non vedano come gli idrovolanti siano le sole macchine da volo che possano veramente andare ovunque, dato che il 90 per cento, e forse più, dei maggiori centri del mondo sono sul mare o sulle grandi arterie fluviali. Io arrivo invece ad affermare che le linee aeree di aeroplani, attualmente in funzione nell'interno del continente europeo, potrebbero essere percorse quasi tutte da idrovolanti, con maggiore economia di esercizio e di impianti e con maggior sicurezza e praticità di

Chahbar: La riparazione al galleggiante è finita

Chahbar: Una tenda protegge l'apparecchio dal sole cocente

Chahbar: L'apparecchio guardato dai soldati indù

Karachi: L'apparecchio in secco

Bombay: L'aeronave rischia di infrangersi contro la scogliera

Bombay: L'apparecchio a rimorchio

Bombay: L'apparecchio all'ormeggio

Dumagudem: La folla degli indigeni sulla riva del Godaveri

funzionamento. Sulla Parigi-Londra, ad esempio, il viaggiatore impiega circa due ore e mezzo per il volo, ed altrettante, alla partenza ed all'arrivo, per il tragitto dalla città all'aerodromo e viceversa. Gli idrovolanti invece permetterebbero, e tale possibilità io ho constatata personalmente, di fare scalo sia a Pont-de-la-Concorde sia alla Westminster Abbey, cioè nel cuore delle due metropoli.

La mia camera, nella quale rientrai presto per partire l'indomani di buon'ora, aveva una terrazza sull'Eufrate e, prima di andare a dormire, mi attardai a contemplare il magnifico spettacolo della notte serena e stellata. Il cielo terso e brillante invitava alla contemplazione, e si capiva come i Caldei avessero qui scoperto le prime leggi dell'astronomia.

Il giorno seguente mi recai per tempo presso l'apparecchio; ma ebbi dal motorista l'ingrata notizia che il serbatoio dell'olio si era nuovamente dissaldato. Dato il tempo necessario per ripararlo, bisognava ritardare la partenza di 24 ore.

Profittai dell'occasione per far visita all'Air Vicemarshal Highins, il quale gentilmente mi offerse l'aiuto delle autorità inglesi per quanto potesse occorrermi. Il Vicemarshal Highins era anche comandante dei reparti terrestri e fluviali; nella Mesopotamia gli Inglesi basano il loro dominio principalmente sulle forze dell'aria, in ausilio delle quali hanno reparti montati su autocarri, reparti di cavalleria e cannoniere fluviali. Nelle regioni desertiche, qualunque spostamento di truppe obbliga a comporre lunghe e vulnerabilissime carovane per il trasporto dei rifornimenti. Invece, spesso, con pochi aeroplani si può ottenere lo stesso risultato di una colonna di soldati, e con un volo di poche ore si può dominare una situazione, per la quale occorrerebbero numerose truppe, lunghe carovane e una ventina di giorni di operazioni.

Il 27 aprile ero già in moto alle 3 e mezzo del mattino, poichè pensavo di partire alle prime luci dell'alba e riguadagnare il tempo perduto per la riparazione del serbatoio, compiendo in uno stesso giorno due tappe, ed arrivando nella sera a Bender Abbas.

Ma i miei progetti andarono ben presto in fumo!

Il personale che doveva aiutare per il disormeggio dell'appa-

recchio venne sul posto in ritardo. Per poter riscaldare il motore prima di partire, avevo girato l'apparecchio con la coda a terra, dove alcuni soldati dovevano tenerlo fino a un mio cenno.

Avevo pensato di farmi mollare non appena il motore fosse ben caldo, ma per un cenno del motorista, male interpretato, l'apparecchio fu mollato prematuramente. Aumentai il gas per poter governare meglio ed allontanarmi dalla riva; ma il motore si fermò.

Mi trovai così in balìa della corrente e corsi serio pericolo di perdere l'apparecchio, perchè era trascinato velocemente contro la nave stazionaria, una cannoniera ormeggiata circa 50 metri a valle dell'apparecchio.

Mandai il motorista sull'ala, ed egli riuscì a non farla picchiare contro gli ormeggi della cannoniera. Io, a mia volta, disteso sulla coperta, riuscii con i piedi ad evitare che la prua di quella sventrasse il mio fragile scafo, e pur strisciando lungo la cannoniera, ed urtando un po' di qua un po' di là, scongiurai il disastro.

Le mie tribolazioni non erano però finite, perchè dietro quella cannoniera era ormeggiato un altro piccolo bastimento, contro il quale si ripetè il pericolo d'una tragedia.

Finalmente, libero dagli ostacoli allarmanti, sempre portato dalla corrente, andai di nuovo a finire contro terra.

Il personale di manovra, intanto, correva lungo il fiume per venirmi ad aiutare. L'ufficiale inglese temette forte, come seppi poi, che il mio viaggio finisse a Bagdad; ma fortunatamente non avemmo altro danno che la incrinatura del « parabrise ». Ma il vetro, un cristallo triplex, nonostante il danno subìto continuò a rendere buon servizio durante tutto il viaggio.

Finalmente, come Dio volle, alle 7 potei ripetere la manovra, e decollai.

Alle 10 passai in vista di Bassora, dove il Tigri si congiunge con l'Eufrate in un unico estuario percorso da bastimenti e battelli di ogni dimensione. Alle 11 ero sul Golfo Persico e diressi alla bussola per Buscir, dove giunsi a mezzodì dopo una pacifica navigazione.

Feci un giro sulla città, specialmente per dare notizia del mio arrivo agli agenti incaricati del rifornimento, studiai dall'alto un

posto conveniente per l'ormeggio dell'apparecchio, e planai in prossimità del punto scelto, flottando poi adagio adagio verso terra.

Fermai l'apparecchio nel bassofondo. Una turba di indigeni mi venne incontro guazzando nell'acqua; essi, fra i quali abbondavano i negri, si tennero a rispettosa distanza, poi presero confidenza e si avvicinarono ancòra, finchè alla fine fummo letteralmente attorniati da gente immersa nell'acqua fino alla cintola, che scrutava nello scafo e che toccava dappertutto per vedere di che cosa fossero fatte le ali.

Questi negri, discendenti di schiavi importati dall'Africa, sono, come potei più tardi constatare, buonissimi marinai.

Dopo un certo tempo, ecco finalmente dei bianchi. Uno è il viceconsole inglese, un altro l'agente per i rifornimenti. Essi venivano verso di noi in un battello sovraccarico d'altra gente; ma avendoli la corrente fatti scarrocciare sotto un'ala, si abbatterono tutti da una parte, cosicchè il battello si capovolse, e tutti andarono in acqua. Uno di essi si aggrappò disperatamente all'apparecchio per paura di affogare, e per quanto io gli gridassi di mollare perchè non facesse dei danni, naturalmente il disgraziato teneva più alla sua pelle che non alla tela delle mie ali, alle quali si aggrappava tenacemente. Fu poi raccolto tutto gocciolante d'acqua e ben poco soddisfatto del bagno preso.

Sul dorso di un negro fui portato a terra, sostando per prendere fotografie della folla variopinta; ma sulla improvvisata cavalcatura venni assalito da una turba di curiosi sudici e petulanti. I poliziotti, che differivano dagli altri solo per il copricapo di foggia diversa, cercavano di liberarmi, distribuendo, a dritta e a manca, staffilate.

Mi misi subito alla ricerca dei rifornimenti: la benzina era già pronta; ma di olio nessuna traccia; dopo molte ricerche venni a sapere che si trovava ancora nei depositi della Dogana.

Intanto si era fatto tardi, e non era più possibile riprendere il viaggio in giornata.

Decisi di partire al mattino seguente di buon'ora, per compiere possibilmente due tappe nello stesso giorno. E poichè l'apparecchio non poteva restare dove era, causa la marea, per mezzo di una

barca lo rimorchiai più al largo, all'altezza dell'edificio della Dogana.

La mattina seguente, alle 5, iniziai la manovra, ma il decollaggio non riuscì per il troppo carico e per l'aria eccessivamente calda ed afosa.

Bisogna ora notare che il nostro posto di fonda era a levante della città di Buscir, presso l'estuario d'un corso d'acqua al di là del quale erano numerosi banchi di sabbia, emergenti durante la marea bassa e completamente sommersi nell'alta.

Sulla carta in mio possesso, non erano ben segnati i limiti dei banchi di sabbia; perciò, mentre flottavo lavorando ai comandi per mettere sul « redan » l'apparecchio, improvvisamente, dal colore dell'acqua mi avvidi che eravamo sopra uno dei banchi: feci appena in tempo a fermare il motore, che eravamo già in secco.

Un battello venne per soccorrerci, ma andò in secco pure quello.

Intanto potei constatare che l'apparecchio non aveva nessun danno e che la marea saliva. Ero ben fortunato, chè altrimenti avrei dovuto aspettare parecchie ore per disincagliarmi, essendovi tra l'alta e la bassa marea un dislivello di parecchi metri. Invece, dopo circa mezz'ora, ero nuovamente a galla. Feci allora ancora un tentativo di decollaggio, che neppure stavolta riuscì.

Il vento da maestro aveva levato un po' di mare e l'apparecchio, greve per il forte carico, saltava in modo pericoloso, ma senza prendere velocità sufficiente per sostenersi in aria.

Tornai alla fonda, scaricai 150 litri di benzina dai serbatoi e decisi di sbarcare anche la bombola dell'aria compressa (che serviva alla messa in marcia automatica); del resto essa, avendo una leggera perdita, non mi serviva più. Guadagnai così ancora qualche chilogrammo di peso.

Alle 9 misi di nuovo in azione il motore; ma la corrente era talmente aumentata e l'àncora aveva fatto una presa così forte sul fondo, che non riuscii a salparla, ed anzi mi trovai ad un certo momento in una situazione assai precaria perchè, non riuscendo tra me e il motorista con la nostra forza ad agguantare il cavo dell'àncora, questo ci scappò di mano; feci appena in tempo a prendere

una vôlta con l'estremità di esso, ad un montante del castello motore. Ora, essendo il montante al centro dell'apparecchio, questo si traversò alla corrente, il che fece crescere in modo preoccupante la tensione del cavo. Fortunatamente un penzolo, che avevo fatto fissare a prua come mezzo di soccorso, mi servì meglio per farvi passare il cavo; togliendo la vôlta al montante, potei così presentare lo scafo in direzione della corrente, e diminuire notevolmente lo sforzo dell'ormeggio. Necessità, questa, tanto più urgente in quanto la marea, aiutata dal vento di maestro, saliva con una velocità di circa 7 nodi.

Rassicurato intorno all'incolumità dell'apparecchio, tentai nuovamente di salpare l'àncora con l'aiuto di un motoscafo, ma neppure stavolta la manovra riuscì.

Il motoscafo apparteneva ad un piroscafo giapponese, che era al largo e ci dette ottima assistenza.

Finalmente giunse in soccorso un brigantino a motore, al quale passammo il cavo e, dopo lunghi e laboriosi sforzi, per mezzo dell'argano, ch'era a bordo della nave, si riuscì a ricuperare l'àncora: questa venne su impigliata ad un'altra àncora più grossa e ad un groviglio di cavi abbandonati al fondo. Sfido che non si riusciva a salparla!

Avevamo gli abiti letteralmente inzuppati di sudore per il grande sfacchinare che durava fino dalle 5 del mattino.

Alle 10 finalmente eravamo pronti, e con l'apparecchio alleggerito decollai agevolmente. Feci rotta per il Sud, e presi a costeggiare la Persia. Il tempo era buono; la regione desolata e selvaggia. Grandi catene di montagne si vedevano sorgere dalla terra, che ha l'aspetto di un immenso campo di fango disseccato.

Alle 11.50 mi accorsi che il termometro dell'acqua segnava una temperatura troppo elevata. Mi venne il dubbio di perdere acqua dal radiatore, e per assicurarmene planai in una piccola insenatura: si trattava soltanto di un inconveniente senza importanza alla tubatura dello strumento.

Il mare agitato mi fece decollare con grande difficoltà e, una volta in aria, il vento contrario rallentava il volo.

Alle 14.25 ero su Bender Abbas; planai ed ormeggiai l'apparecchio di poppa a un motoscafo di proprietà del viceconsole inglese Mr. Richardson.

Da terra mi inviarono una lancia, e sbarcai, ricevuto dal console inglese che aveva fatto schierare un picchetto di cavalleria per rendere gli onori.

Eravamo stanchissimi per la laboriosa manovra della mattina; e decisi quindi che rimanessimo fermi una giornata, anche per riparare l'inconveniente al termometro dell'acqua.

Il Console fu estremamente gentile con noi, e ci offrì ospitalità nella sua bellissima residenza.

La mattina seguente mi recai a far visita alle autorità persiane, al Governatore e ad un altro personaggio, che non ricordo bene chi fosse, ma che, mi dissero, bisognava visitare.

Questi ci ricevette in una stanza ove erano raccolti oggetti di pregio: tappeti, porcellane e bronzi. La pinacoteca però lasciava alquanto a desiderare, perchè non si andava più in là delle oleografie.

La conversazione non era molto brillante, fu invece brillante una oleografia inquadrata, che si staccò dal muro e capitombolò con grande fracasso, mettendo in fuga una famiglia di salamandre che sonnecchiavano al suo riparo, e facendo un piccolo macello delle porcellane troneggianti sulla tavola sottoposta.

Nel congedarmi, ebbi dall'illustre ospite la sua carta da visita, che portava inciso il suo ritratto: una moda veramente nuova per me.

Durante quel giorno il motorista aveva eseguita la riparazione del radiatore, verificato lo scafo dell'apparecchio, che era risultato in perfetto ordine, nonostante l'avventura di Buscir, e completato il rifornimento.

Il signor Richardson ci aveva premurosamente preparata una cesta di vettovaglie che durammo fatica a mettere a bordo; il 30 aprile, alle 7 presi il volo. Dopo un'ora e mezzo di navigazione avvertii una perdita al serbatoio dell'olio. Non aveva molto importanza, e perciò continuai per Chahbar dove ammarai alle 10 e un quarto con tempo magnifico.

Chahbar è un piccolo villaggio abitato da negri e Persiani. Vi esistono un campo di atterraggio appartenente agli Inglesi, ed un posto telegrafico pure inglese.

Il lavoro al serbatoio dell'olio si presentò piuttosto lungo, e mi obbligò a rinviare la partenza di 24 ore. Occorse anzitutto cambiare il posto di ormeggio dell'apparecchio, e la manovra venne eseguita agevolmente per il valido aiuto di alcuni negri che nuotavano come pesci. Infatti, uno di essi si caricò l'àncora sulle spalle e, camminando — completamente sommerso — sul fondo del mare per 50 metri, situò nella posizione giusta l'àncora, sulla quale poi per mezzo di un lungo cavo alammo l'apparecchio.

Smontato il serbatoio, lo portammo alle sede del posto telegrafico dove gli ufficiali inglesi gentilmente ci ospitarono; ma ci trovammo subito in grave imbarazzo perchè, per lavorare, ci occorreva un pezzo di lamiera di rame, che non si riusciva a trovare.

Dopo molte ricerche il motorista trovò in cucina una padella e fece per prenderla.

— Una padella?! — esclamò il cuoco indiano, trattenendola dal manico e disputandola con tutte le sue forze a Campanelli che ne metteva altrettante per impossessarsene.

— Ma con questa si fa da mangiare; non si usa per le macchine del diavolo!

La querimonia arrivò fino a me ed io la risolsi diplomaticamente con il comandante del Posto telegrafico; così la padella finì la sua carriera terrena nelle mani di Campanelli. Egli trionfante cominciò subito a manipolarla col martello e la lima sotto gli occhi del cuoco, che certo, assistendo al sacrilegio con aria malinconica, pensava alle frittate che non vi avrebbe più fatte.

Il caldo era veramente opprimente. Il lavoro fu portato a termine la sera tardi, e bisognò quindi rimandare all'indomani mattina il montaggio del serbatoio sull'apparecchio. L'indomani l'operazione fu eseguita, ma il tempo non era più così bello come il giorno prima. Si era alzato da S-W un vento, al quale la baia era completamente aperta ed esposta. Anche il mare andava ingrossando minacciosamente.

Il decollaggio si presentava alquanto difficile. Mi feci rimorchiare da un battello, in un punto della rada dove mi sembrò vi fosse un po' di ridosso; ma fu inutile. Finalmente avviai il motore per partire.

Causa il mare prendemmo fortissime incappellate e spruzzi d'acqua, che mi impedivano di vedere di prua. Così, piano piano, senza accorgemene, venni leggermente sulla sinistra, prendendo il vento di fianco e mettendo quindi in pericolo l'apparecchio. Infatti, ecco che sotto un'onda più alta delle altre, il galleggiantino di destra cede e si sfonda. Me ne accorsi immediatamente e fermai il motore, lasciandomi poi scarrocciare verso terra.

Passai subito dalla mentalità dell'uomo che ha fretta e forza gli eventi a quella dell'uomo che, paziente, si sottopone al destino!

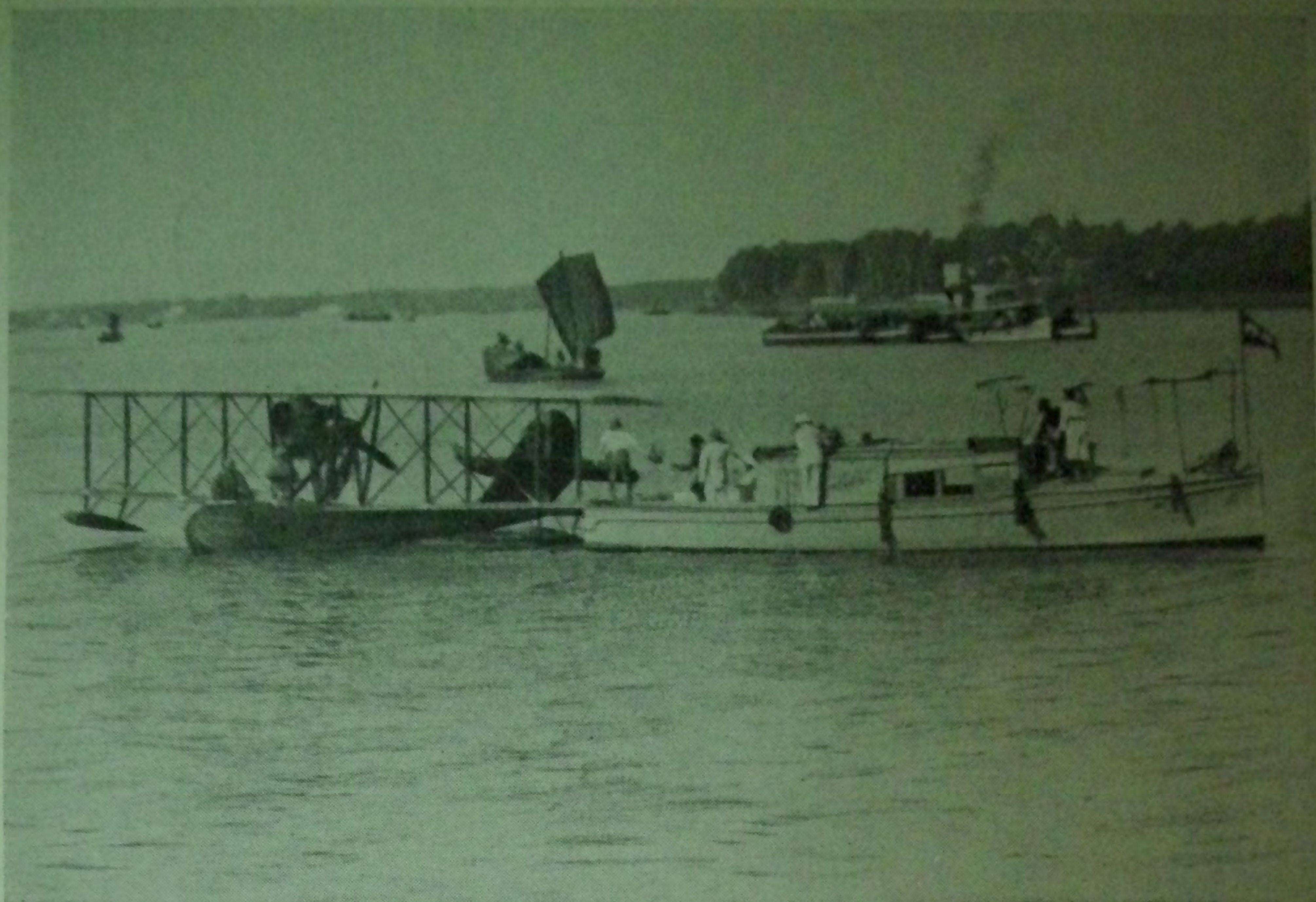
L'essermi ostinato a partire in quelle condizioni di mare e con l'apparecchio molto carico fu un errore, che scontai con quattro giorni di fermata e di duro lavoro a Chahbar.

Capii che se volevo condurre a termine il mio viaggio dovevo avere maggiore prudenza per l'avvenire.

Nello stato in cui era l'apparecchio non si poteva più partire, ed occorreva invece eseguire il lavoro di riparazione del galleggiante. Per far ciò bisognava smontarlo dal posto, ma essendo la cosa impossibile per lo stato del mare, decisi di alare l'apparecchio in secco.

La manovra fu lunga e difficile, non essendo agevole intendersi con gli indigeni, i quali non capivano che l'idrovolante è una cosa molto fragile e non si può maneggiarlo come una barca da pesca. Bisognò alare l'apparecchio sopra una spianata alquanto accidentata, cosicchè adoperammo per far scorrere lo scafo alcuni dei rulli chi i pescatori del posto usano per mettere in mare le loro barche.

Nonostante l'uso dei rulli l'apparecchio non scorreva bene, ed una fila di 30 uomini robusti, allungati su due corde passate sotto lo scafo, a mala pena riusciva a farlo avanzare, causa anche la pendenza del terreno.

Ad un tratto le corde si ruppero e tutti andarono a gambe levate fra le grandi risate dei curiosi presenti; ma non ridevo io, preoccupato dalla piega che prendevano le cose.

Calcutta: Dopo l' ammaraggio dell' idrovolante sul Hooghly

Calcutta: Il Tempio di Pareshnath

Calcutta: Il quartiere europeo e Chowriaghee Road

Rangoon: Nell' isola di Monkey Point

Birmania: Imbarcazioni d' indigeni ci circondano durante una sosta imprevista

Birmania: Curiosi che osservano per la prima volta un idrovolante

Sulla costa siamese da Puket a Penang

Quando dopo molti sforzi l'idrovolante accennava a muoversi, la folla variopinta prendeva una rincorsa con grande pericolo per l'apparecchio, che aveva bisogno di essere continuamente guidato sui rulli. Per arrestare allora la ciurma, dovevo gridare come un forsennato e distribuire pugni a destra e a manca.

Alla fine l'apparecchio risultò in una posizione conveniente; ma la coda aveva subìto la rottura di un'ordinata, causa un rullo mal piazzato. Fortunatamente l'avaria non aveva importanza. Anche la mia gola aveva subìto avaria perchè ero divenuto rauco.

Immediatamente fu smontato il galleggiante. Si trattava ora di ripararlo. In paese non esisteva che un carpentiere, il quale non aveva altri strumenti da lavoro che un trapano ed un'accetta. Mancava di legno adatto: si trovò solo un po' di faggio buono per le ordinate del galleggiante e qualche assicella di scatole da imballaggio buona per rifarne il fasciame.

La veranda del Posto telegrafico divenne la nostra officina.

Il carpentiere, che doveva venire ad aiutare e portare il legname occorrente, non si fece più vedere. Gira di qua, gira di là, finalmente dopo tre o quattro ore di ricerche eccolo arrivare trascinato, quasi per forza, da un soldato della stazione telegrafica. Il povero diavolo si era dileguato perchè aveva paura di compromettere la sua reputazione, spaventato dalla difficoltà del lavoro che gli si proponeva di fare. Lo riconfortammo alla meglio e gli dicemmo che bastava che aiutasse: si limitò quindi, accoccolato per terra e tenendone il legno tra le dita dei piedi, a segare alcuni pezzi, a piantare alcuni chiodi e ad intascar la mercede.

Sotto un caldo snervante, il motorista si mise alacremente al lavoro, aiutato da me e dagli ufficiali inglesi, insieme ai quali m'improvvisai falegname.

Poichè la tenuta stagna del fasciame non era sicura, fu fatta una seconda copertura in latta, utilizzando alcuni bidoni vuoti da benzina.

Per ultimo venne passata su tutto una buona mano di catrame ed il lavoro fu pronto il 4 maggio a mezzodì. Credo che Campanelli ci abbia rimesso qualche chilogrammo di peso. Egli destò l'ammirazione unanime degli ufficiali del Posto telegrafico per la sua resi-

stenza alla fatica e per la sua abilità nel fare successivamente da falegname, saldatore e pittore.

Il pomeriggio del 4 rimisi di nuovo in mare l'apparecchio con grandi stenti e con qualche ansia. Intanto avevo preventivamente scaricato una parte della benzina, per diminuire il peso, e sbarcato l'elica di ricambio, posta nella coda, e che spedii a Karachi a mezzo del piroscafo postale proprio quel giorno in partenza da Chahbar.

Durante la manovra sudai freddo parecchie volte, temendo per la incolumità dell'apparecchio. Per spiegarmi con la gente che mi aiutava, elessi alla dignità di capo manovra uno nei negri che erano lì e che mi sembrava il più svelto ed il più intelligente, e ad esso davo gli ordini, indicando con disegni sulla carta le operazioni da eseguire.

Di tanto in tanto la ciurma si fermava, e tutti, per darsi il tempo, battevano le mani insieme, cantando in coro ed invocando Allah. Se non fossi stato seriamente preoccupato per la sorte dell'apparecchio, avrei trovato anche da ridere.

La scena meritava di essere cinematografata; io non potevo occuparmene personalmente e pregai un ufficiale inglese di ritrarre la manovra, spiegandogli il maneggio della mia macchina cinematografica.

Senonchè le cose andarono male; poco dopo, l'ufficiale venne da me desolatissimo per aver rotto la manovella della macchina. Questa fu messa allora da parte, e peco dopo uno dei negri, nell'entusiasmo della manovra, mise un piede sul cavalletto, rompendolo in due pezzi; così non se ne parlò più.

A questo proposito debbo notare che, come in tale occasione, così in altre per le quali sarebbe stato interessante avere documenti fotografici o cinematografici, io mi trovavo nelle condizioni di essere l'attore principale e quindi non potevo occuparmi di ritrarre alcuna veduta. Viceversa, quando avevo la possibilità di farlo, i soggetti non erano degni di interesse; e così ben poco ho potuto riportare del mio viaggio.

Dopo tre ore di manovra, l'apparecchio fu finalmente messo in mare senza che subisse, fortunatamente, nuove avarie. Cari-

cammo le valigie, e decisi la partenza per il giorno dopo, di buon mattino.

Il 5 maggio ci recammo a bordo di buon'ora, scaricammo qualche litro di acqua che si era infiltrata durante la notte nello scafo, e verso le 7 e mezzo tentai di partire. Si vede che qualche possente iettatore doveva averci preso sotto la sua protezione a Chahbar, perchè nonostante i moltissimi tentativi, il motore rifiutò di avviarsi. Il motorista sudava talmente per l'elevata temperatura (circa 40 centigradi), che ogni tanto doveva levarsi di dosso la camicia e torcerla come se fosse stata immersa nell'acqua.

Debbo qui dire che prima avevamo un sistema speciale di messa in marcia automatica del motore, per il quale occorreva l'aria compressa contenuta in una bombola. Questa si sarebbe dovuta caricare meccanicamente dove era possibile, od altrimenti a mano con una apposita pompa.

Dopo due o tre tappe, finita la provvista d'aria compressa della bombola, vedemmo che era inutile sperare di trovare un rifornimento o peggio di far caricare il serbatoio con la pompa a mano. La bombola fra le altre cose perdeva: e così a Buscir sbarcai tutto.

Per avviare il motore, Campanelli girava l'elica a mano per dare la compressione e poi io mettevo in moto col magnetino di avviamento.

Ora, quella mattina il motore non voleva saperne di partire, e ad un certo momento Campanelli si fermò esaurito di forze. Dopo breve riposo furono ripresi i tentativi; e finalmente, passate due ore e mezzo, il motore partì.

La navigazione proseguì senza incidenti. Un'ora prima dell'arrivo a Karachi lasciai la costa, che rientrava verso Nord, e diressi alla bussola sulla città, dove arrivai alle 15.

Mi avevano, in precedenza, segnalato di planare all'esterno del porto per flottare poi fino al punto di ormeggio assegnatomi.

Io me ne guardai bene, perchè all'esterno del porto il mare era un po' rotto e non era prudente ammararvi. Planai invece direttamente dentro il porto, fermando l'apparecchio proprio ove mi era stato indicato, e cioè a Punta Manora.

Mi dissero poi che la mia manovra aveva causato una grande emozione all'ufficiale che, gentilmente, era stato messo a mia disposizione dal Comandante del Deposito di Aviazione di Karachi, e sul quale incombeva la responsabilità per qualsiasi incidente mi fosse avvenuto.

Poichè a Karachi non avevano mai planato idrovolanti, quando mi videro scendere tra i molti bastimenti e le imbarcazioni del porto, temettero che andassi a rompermi contro qualche barca. Anche i giornali trovarono meraviglioso che io avessi planato in Karachi come se la conoscessi da lungo tempo. Invece era stata la cosa più semplice di questo mondo.

Ero così giunto nell'India molto più tardi di quanto non avessi preveduto e sperato. Le traversie subìte non mi avevano scoraggiato, anzi da un certo lato mi riuscirono vantaggiose perchè ne ricavai utile esperienza per il proseguimento del viaggio.

IV.

LA TRAVERSATA DELL'INDIA

Presso il posto di fonda, assegnatomi a Punta Manora, esisteva uno scalo di alaggio, di cui profittai per mettere l'apparecchio in secco e per fare le verifiche generali al motore e allo scafo, rese necessarie dall'avventura di Chahbar; tanto più che dovevo prepararmi ad una delle più difficili traversate di tutto il viaggio: da Bombay a Cocanada.

Lo scafo, nonostante le traversie subìte, non aveva nessuna avaria. Solo una striscia di rame sotto il fondo si era schiodata. Fu nuovamente inchiodata; fu ridipinta anche la parte abitualmente immersa e rettificato il regolaggio delle ali.

Restai così a Karachi un paio di giorni. Ebbi qui per telegramma le felicitazioni del Vicerè delle Indie.

Il Colonnello Hicks, che comandava il deposito di Aviazione inglese a Karachi, fu un ottimo camerata, e fece di tutto per rendere più piacevole la mia sosta forzata.

La prima sera mi condusse al teatro, dove una compagnia di dilettanti recitava una commedia che doveva essere molto divertente, a giudicare dalle matte risate del pubblico, ma il cui spirito, francamente, non riuscivo ad afferrare bene, sia per la mia non eccessiva familiarità con le finezze della lingua inglese, sia perchè, causa la stanchezza, Morfeo mi chiudeva prepotentemente gli occhi.

La seconda sera egli organizzò una simpatica comitiva per una gita in canoa sull'estuario del fiume Malir. Ci accampammo su di

un banco di sabbia, proprio nel mezzo del fiume; prendemmo il bagno al chiaro di luna, e cenammo poi sull'isoletta sabbiosa. Dovemmo però interrompere in fretta la cena, perchè la marea saliva, minacciando di sommergere il nostro accampamento, e concedendoci appena il tempo di mettere in salvo noi e le stoviglie.

Sarebbe stato di prammatica iniziare al chiaro di luna un « flirt » con una delle gentili compagne; ma io avevo altro per la testa e pensavo al Gange e al Godaveri.

— Siete celibe? — mi domandò una delle signorine.

— No — risposi, cercando di assumere un aspetto molto serio. — Ho moglie e dodici figli.

Mi avvidi che questa risposta mi fece subito diventare un soggetto poco interessante.

Era mia intenzione di seguire attraverso l'India la rotta lungo il fiume Indo, il Jumma e il Gange; ma l'esecuzione di tale progetto era subordinata alle informazioni che avrei potuto ottenere in Karachi, dalle autorità competenti inglesi, circa la possibilità di ammaraggio a Bawalpur, a Delhi e a Benares. Tuttavia il Comandante Hicks non mi potè fornire esaurienti notizie al riguardo. Mi disse solo che nella stagione in corso quella rotta era sconsigliabile per le frequenti tempeste di sabbia, che avevano una grande estensione e potevano impedire completamente, per parecchi chilometri, la visibiltà della terra dall'alto. Inoltre i fiumi erano in piena per il disgelo, ed erano pericolosi per la forza della corrente e l'abbondanza del materiale galleggiante trascinato.

Egli non poteva dirmi nulla circa la possibilità di ammaraggio nelle città da me scelte, perchè in India non erano usati gli idrovolanti, ma solamente gli apparecchi terrestri.

Per avere notizie più sicure, avrei dovuto attendere molto tempo. Ma non volli prolungare la sosta, e mi decisi perciò per la rotta Bombay-Cocanada, dove pure, per ogni buon fine, avevo inviato rifornimenti.

A Karachi faceva un caldo opprimente, ma negli alberghi si stava abbastanza bene, perchè appunto per mitigare l'afa, i letti stavano tra la corrente di finestre opposte e sotto un grande ventilatore. Si poteva così dormire senza soffrire eccessivamente il

caldo. Si soffriva, invece, la musica ininterrotta del ventilatore; ma noi, dopo una giornata di lavoro, avremmo dormito anche tra un'orchestra di cannonate.

La sera del 7 maggio i lavori erano pronti. Al tramonto lasciammo Manora dopo aver rimesso in acqua l'apparecchio. Nella penombra del crepuscolo « Gennariello », ripulito, lustrato, sembrava un generoso destriero pronto per la corsa. Considerandolo, mi pareva che lui pure avesse un'anima e capisse che gli si richiedeva un duro sforzo. Ora galleggiava di nuovo, leggermente dondolando alla brezza vespertina; nonostante il buio, si distinguevano sulla coda i colori d'Italia, che era mio compito di portare onorevolmente alla meta. La meta era distante, gli inizi erano stati scabrosi. Ma più le difficoltà tendevano a sbarrarmi il cammino, e più io ero risoluto ad averne ragione.

Ero partito per dimostrare una tesi; se io non fossi riuscito nel mio intento, sarebbe caduta con me la verità di ciò che sostenevo, poichè coloro che non riescono hanno sempre torto.

L'8 maggio, di buon'ora, lasciammo Karachi. Il capitano di quel porto, ottimo marinaio, si mise molto gentilmente egli stesso al timone del motoscafo, che rimorchiava l'apparecchio nello specchio d'acqua prescelto per il decollaggio.

Non era certo uno specchio ideale, perchè vi erano qua e là molte secche segnate da pali non visibili a distanza e, sebbene vi fosse spazio sufficiente per mettere l'apparecchio sul « redan » contro vento, bisognava poi fare una conversione di circa 90° sulla dritta, prima ancora di essere in volo.

Avevo fatto il carico completo di benzina, perchè la tappa da Karachi a Bombay era lunga 900 Km. e si prevedeva anche vento sfavorevole; ciò che rendeva il decollaggio più lungo e delicato.

La manovra fortunatamente riuscì bene; ma mi costò molta fatica, specialmente nel mandare l'apparecchio sul « redan ». Erano le 11 quando partimmo.

La navigazione da Karachi a Bombay non fu molto felice. La rotta lungo la costa non era diretta; ed io, per far più presto, avevo tagliato all'interno su terra. Mi trovai così ad un tratto tra nembi scuri e carichi d'elettricità. Cambiai spesso quota e rotta per scan-

sare le burrasche più violente; e più di una volta fui costretto a navigare ad appena 100 metri da terra.

Lampi lividi e fulmini rossastri solcavano l'aria. L'apparecchio talvolta subiva insaccate così brusche che il motore soffriva arresti momentanei per deficienza di aria alle prese dei carburatori. Inoltre un forte vento da SW mi faceva deviare troppo verso l'interno. Modificai allora la rotta per riguadagnare la costa, dove poi trovai calma e bel tempo fino a Bombay.

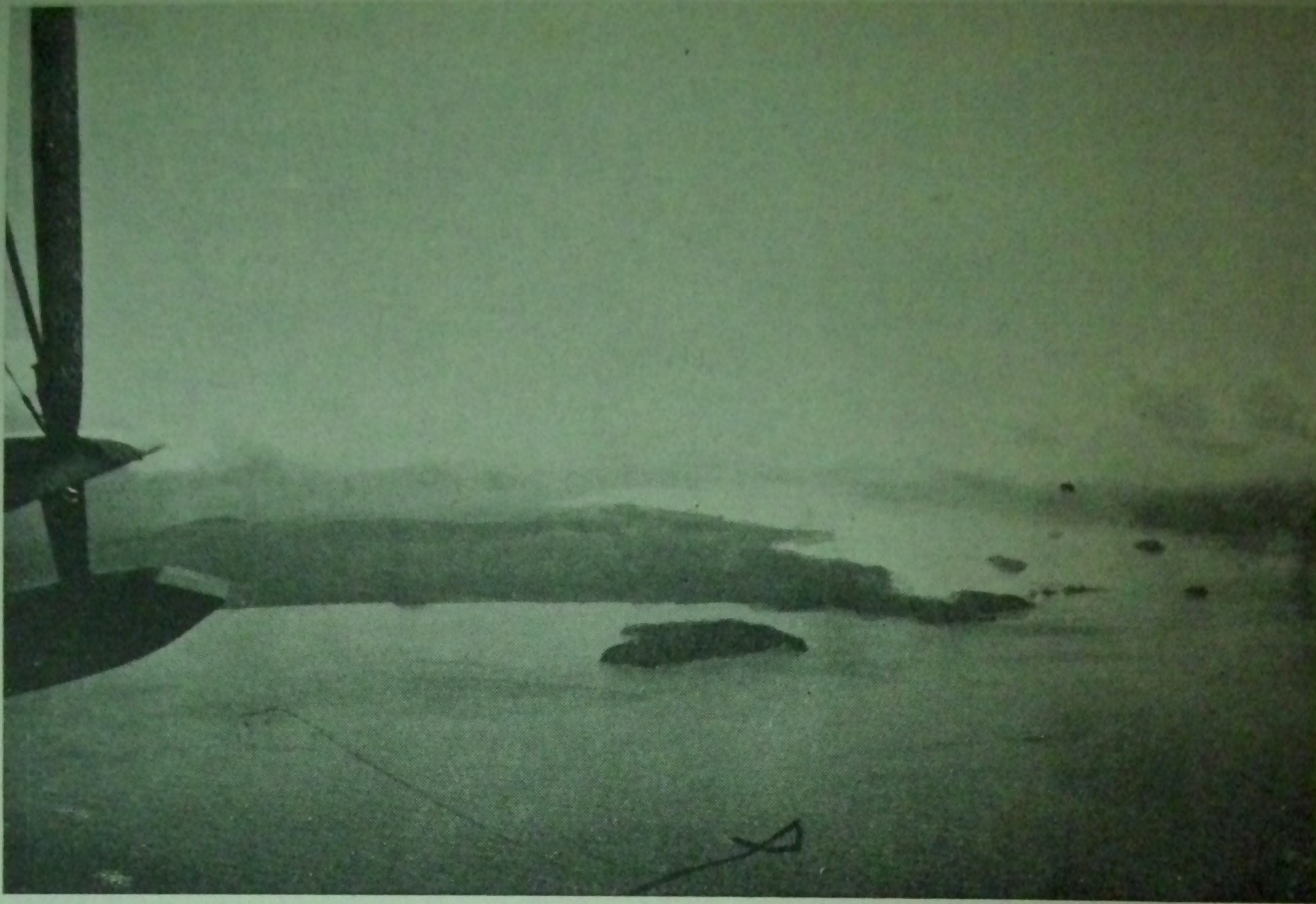
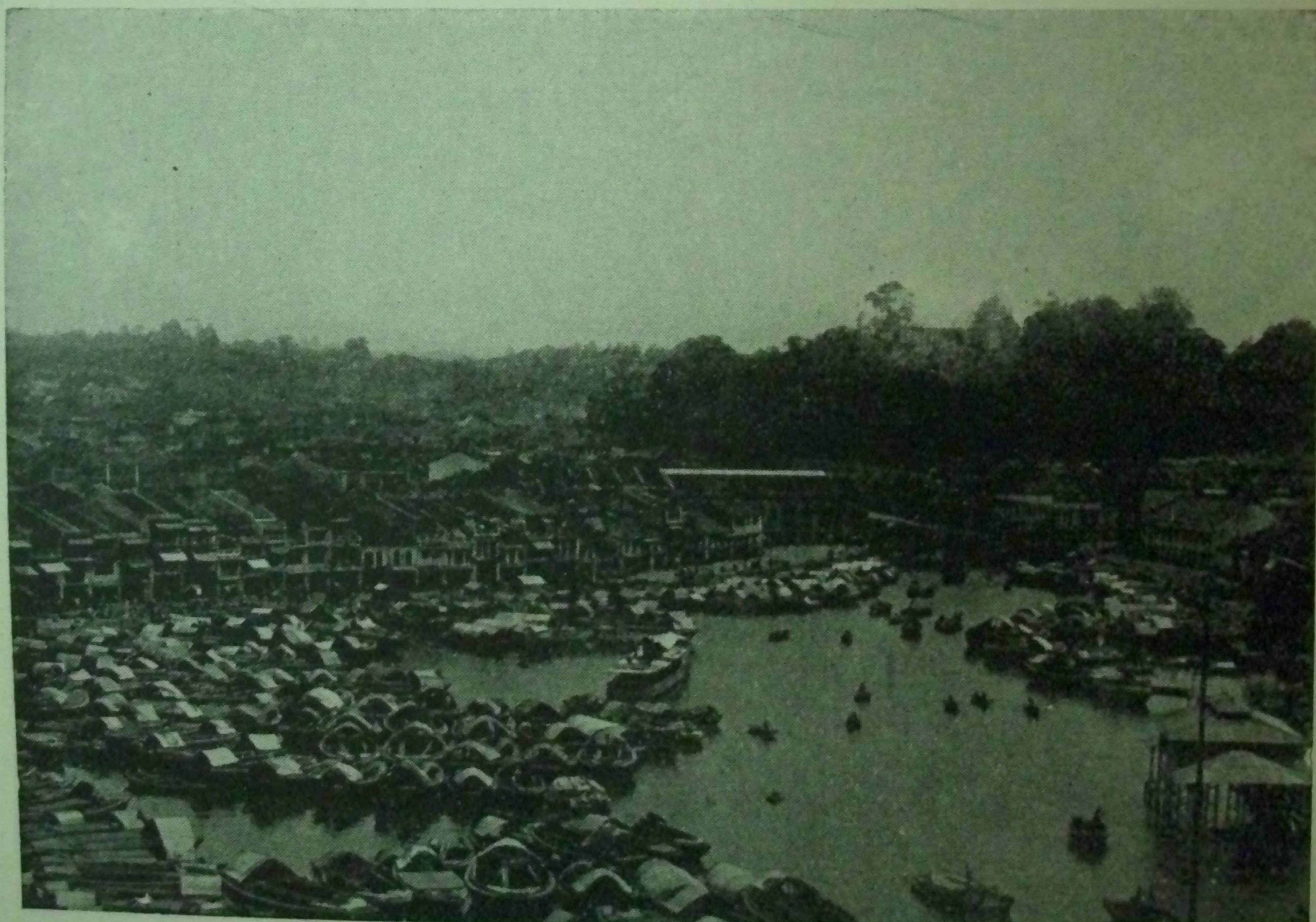
Alle ore 15 ero sul Golfo di Cambay, e lasciai la costa navigando alla bussola per un'ora e mezzo su mare largo.

Alle 17 e un quarto ero su Bombay. Planai presso una piccola darsena, entrai flottando e mi avvicinai ad una boa per ormeggiarmi. Fermai il motore quando ebbi la prua sulla boa, ma un battello che era lì, e dal quale richiesi aiuto, non riuscì ad agguantare il cavo con cui doveva assicurarmi alla boa; così, a motore spento, l'apparecchio fu tratto dal vento e dalla corrente a scarrocciare sulla scogliera. Fu un momento piuttosto emozionante, perchè temevo qualche danno: dovemmo saltare sugli scogli e tener l'apparecchio discosto da essi, finchè accorsero due o tre motoscafi che ci presero a rimorchio.

La manovra fu lunga e laboriosa, perchè i motoscafi si intrigavano a vicenda. Uno prese un cavo nell'elica, un altro ebbe avaria al motore e fu gettato dal vento contro di noi. Come se ciò non bastasse, due rimorchiatori pieni di connazionali e di curiosi, corsi ad applaudirci, mal manovrati, vennero anch'essi a finire fra quell'imbroglio di cime e di motoscafi.

Gli evviva degli spettatori si mescolavano al vocio ed alle apostrofi che noi ed i marinai ci lanciavamo in varie lingue, come suole avvenire in simili frangenti.

Solo dopo un paio d'ore di lavoro, come Dio volle, riuscimmo a mettere l'apparecchio in sicuro e senza danni, sulla boa.

Trovammo a Bombay un ufficiale d'aviazione inglese, gentilmente messo dal Comando dell'Aeronautica a nostra disposizione; ebbi però l'ingrata notizia che la benzina non era ancora arrivata a Cocanada. Ciò, del resto, non mi sorprese, perchè in un primo tempo avevo stabilito di far tappa a Masulipatam, sulla

Sulla costa siamese da Puket a Penang

Singapore: Barche da pesca

Tandjoug Priok (Batavia): All'arrivo, tra i connazionali

Lo sbarco a Broome (Australia)

Sourabaya (Giava): Il quartiere commerciale

Lo sbarco a Broome

costa orientale del Deccan a SW delle foci del Godaveri, e solo poco prima di partire dall'Italia avevo deciso di scendere a Cocanada, risultata migliore per l'ammaraggio dell'apparecchio. M'ero affrettato a telegrafare perchè la benzina fosse portata dall'un posto all'altro; ma, data la scarsezza di comunicazioni, il prezioso liquido non era ancora partito. Immediatamente presi accordi con il funzionario della Shell, e feci di nuovo telegraficamente ordinare che la benzina fosse spedita da Masulipatam a Cocanada a mezzo di un autocarro.

La sera il Console italiano mi presentò ad alcuni soci del Yacht Club, che gode fama di essere uno dei migliori dell'India.

Confesso in proposito che l'organizzazione degli Inglesi è insuperabile. Anche nel paese più remoto della terra, là dove magari si vive sotto le tende, appena essi arrivano si può essere sicuri che in pochi giorni sorge un Club ben fornito di wisky e di sedie a sdraio.

— Con gli Inglesi, attenzione all'etichetta! — mi disse il Console. — Guai a chi si presentasse al Club, dopo il tramonto, col « topee » in capo invece del lobbia, di prammatica in tali ore. Sarebbe giudicato senz'altro « outcast ».

— Davvero?

— Proprio. Si figuri che alcuni, quando hanno qualche impegno che li trattenga dall'alba al tramonto, portan seco un secondo copricapo, da inalberare al momento opportuno.

— Un buon cappello di paglia o un panama non sarebbe più fresco, più leggero ed anche più igienico?

— Siamo d'accordo. Ma un inglese di razza, per ben distinguersi, non coprirà mai la sua testa con un cappello di paglia od un panama, come si usa nel Sud America.

In quel momento un servo indù, dal vistoso turbante, deponeva con cura religiosa sulla nostra tavola le bibite da noi chieste.

— Vede, questi servi si tramandano il mestiere di padre in figlio. Essi appartengono alla casta specializzata per il servizio delle bibite. Tutto il sistema sociale di questo immenso paese, dove vivono circa 250 milioni di uomini che parlano circa 300 tra lingue e dialetti diversi, è basato sulla divisione in caste: e si contano oggi

2000 caste. Così si ha la casta degli scopatori, degli agricoltori, dei portatori d'acqua, dei venditori di liquori, dei facchini, e persino la casta dei ladri. Vi sono varie caste di servi specializzate in diversi servizi; e Dio la guardi dal domandare ad un indù un servizio che non sia di competenza della sua casta. La guarderà con aria stupìta, come se gli avesse proposto un sacrilegio.

— E quale sarebbe la casta più eletta?

— Quella dei Bramini. Essi hanno varie prerogative come l'esecuzione dei sacrifizi, la lettura e l'insegnamento dei Veda, la distribuzione ed accettazione dei doni; ed hanno doveri non lievi, come la continenza, la purezza, la pazienza, l'onestà, gli studi teologici. Ma una cosa è la teoria...

— E una cosa la pratica...

— Tuttavia il Governo inglese, con magnifico intuito politico, tiene nel massimo rispetto queste consuetudini e lascia la massima libertà agli Indiani di seguire i loro usi e costumi. Qui appunto sta il segreto della sua forza, contro cui invano s'agita un sentimento di rivolta, del resto non diffuso, perchè le caste degli umili, che sono le predominanti, avrebbero domani tutto da perdere e niente da guadagnare da una indipendenza che li farebbe sfruttare di più dai vari Rajà che governano le regioni dell'India.

Il giorno seguente, il 9 maggio, avemmo una mattinata molto laboriosa. Bisognava ricercare alcune parti di ricambio del motore, che avevo mandate a Bombay. Esse dovevano trovarsi in una cassa in deposito alla Dogana. Dopo non poche ricerche, riesco finalmente ad averle e a ritirare alcune necessarie molle e candele. Ciò mi fece perdere molto tempo, ma volli tentare di partire ugualmente, non ostante fosse un po' tardi. Andammo a bordo. Fuori del porto c'era mare mosso. Durante il rimorchio dell'apparecchio verso un punto adatto per il decollaggio, il cavo di rimorchio si spezzò. Ciò aumentò il ritardo. Sarebbe stata una follia partire per arrivare a notte. A gran malincuore ripresi l'ancoraggio.

Profittai del pomeriggio libero per fare una scarrozzata nei dintorni di Bombay. Rimasi davvero ammirato del grande sviluppo della città e delle magnifiche passeggiate e strade che gli

Inglesi hanno costruito per ogni dove. Ville, giardini, case pittoresche e parchi ridenti ovunque. Fantastico e superbo il golfo, dove brulicano piroscafi e velieri e mille imbarcazioni d'ogni genere.

Andammo anche nei famosi giardini di Malabar Hill, presso cui vidi le Torri del Silenzio, di cui avevo sentito tanto parlare. Sono costruzioni ciclopiche, nude muraglie che terminano in alto con una terrazza. Nuvoli di corvi svolazzano su di esse.

— I Parsi — mi disse il Console, che mi faceva da cicerone — gettano su queste torri i cadaveri dei loro morti, continuando un loro antico costume religioso, che rimonta ai tempi più remoti, e che essi hanno importato dalla Persia quando ne furono scacciati dalle incursioni arabiche. I cadaveri sono in breve tempo completamente spolpati dai corvi e dagli avvoltoi. Guardi quanti ce ne sono!

— Sono migliaia! E certo non muoiono di fame!

In quel momento alcuni Parsi (vivi costoro, e in ottima salute) passavano di là.

— Vede come sono vestiti? Dalla cintola in su hanno più o meno adottato l'abito europeo, mentre dalla cintola in giù sono rimasti fedeli al loro costume tradizionale, che è quella specie di asciugamano che sventola sulle loro gambe nude. Guardi come è buffo il loro copricapo!

Portavano infatti una specie di tuba, senza falde, di tela incerata nera.

— Sono molto intelligenti questi Parsi, ed hanno nelle loro mani buona parte delle ricchezze e delle industrie di Bombay. Hanno poi dei riti strani: i fanciulli, ad esempio, quando giungono ai sette anni, sono tutti sottoposti ad una cerimonia che ricorda la cresima del rito cattolico, e durante la quale vengono aspersi di orina di vacca.

— ?!

Tornammo in città che il sole già tramontava. Le strade di Bombay presentavano uno strano aspetto, poichè i senza-tetto (e a Bombay ce ne sono delle migliaia) stendevano a quell'ora, sui marciapiedi delle vie, perfino le più importanti, un tappetino, sul quale dormivano pacificamente e perfettamente allineati, uno ac-

canto all'altro, del tutto incuranti ed insensibili al traffico turbinoso della città.

Mentre osservavamo quello spettacolo, per poco non investimmo con la nostra automobile una vacca, che tranquillamente si aggirava per le strade.

— Guai a noi — disse il console — se l'avessimo investita: qui queste bestie sono sacre: a far loro una scalfittura, c'è il pericolo di essere linciati. Vede, queste vacche girano liberamente dappertutto, anche nelle strade più frequentate, e talvolta entrano perfino nei negozi, ma nessuno ardisce molestarle. Gli Inglesi rispettano questo costume locale, in accordo alla loro tradizionale politica.

Quella sera fummo ospitati al « Leon d'Oro », un piccolo circolo appena fondato, dove i pochi Italiani in Bombay si riuniscono di tanto in tanto. Fummo accolti con molta cordialità e simpatia. Il ristorante del circolo non era ancora del tutto arredato, e si suppliva in via provvisoria con un assortimento di vetri e porcellane che uno dei soci, rappresentante appunto di una casa di stoviglie, aveva messo a disposizione. Non sto a ridire lo strano aspetto che aveva la tavola. Per colmo d'ironia ai più beoni capitarono dei bicchieri da liquore, il che li condannava ad una continua ginnastica del gomito.

Il 10 maggio, alle 8 di mattina, mettemmo in moto il motore. Non il più piccolo soffio di vento, e un caldo afoso. Prima di partire, fummo salutati dal Console e dall'ufficiale aviatore inglese. Quest'ultimo non condivideva la nostra fiducia nel successo della traversata del Deccan, dalla costa dell'Est a quella dell'Ovest, non ancora tentata da idrovolanti; e, pur facendo i suoi migliori augurii, ci guardava con una certa aria di commiserazione e forse anche di tristezza, pensando che sarebbe toccato a lui sobbarcarsi ad un viaggio nella jungla, per la ricerca dei nostri resti mortali.

Il decollaggio fu molto difficile perchè l'apparecchio era carico al completo. Era questa la tappa più lunga di tutto il viaggio: 1150 km. sopra terra, il che rasentava il limite di autonomia dell'apparecchio. C'era dunque poco da scherzare!

Ma io avevo fiducia di trovare favorevoli i venti, avendo già avuto inizio la stagione dei Monsoni dell'Ovest. Appena decollato,

feci immediatamente rotta sulla catena di montagne che si distende sulla costa ovest del Deccan, e deviai leggermente più a nord della rotta, per portarmi al più presto in vista del fiume Godaveri, che ha le sue sorgenti poco a nord di Bombay, e che speravo avesse ancora tanta acqua sufficiente ad una eventuale discesa durante il cammino.

Difatti, dopo un'ora e mezzo (la mia quota era circa 2000 metri), mi trovai in vista del fiume; ma rimasi deluso perchè, data la stagione, il Godaveri non era che un rigagnolo, e per giunta il suo letto appariva sassoso e accidentato.

Alle 10.25 eravamo alla confluenza col Purno, e constatai che si camminava poco. Più tardi il tempo si guastò. Tra una densa nebulosità forti turbini scuotevano l'apparecchio, facendogli subire continui salti. Aumentai i giri del motore e salii a circa 2600 metri.

Alle ore 12 il tempo peggiorò: trovo sul mio giornale le seguenti annotazioni:

« Vento contrario estremamente forte, si balla, molti piovaschi, nel Godaveri non c'è acqua! andando avanti, il letto diventa largo e roccioso ».

Cominciai allora a dubitare di poter arrivare a Cocanada. Esaminando bene la carta, mi parve quasi conveniente di andare ad ammarare nel lago di Sakhal, presso il quale era segnata una linea ferroviaria. Ma poi pensai che forse verso la foce del Godaveri avrei trovata maggiore quantità d'acqua, e quindi avrei potuto ammarare e controllare il consumo di olio e di benzina.

Intanto il tempo peggiorava sempre più. Verso le quattordici passammo accanto ad un nerissimo ammasso di nubi, da cui si sprigionavano fulmini e torrenti di acqua, che nascondevano tutto l'orizzonte.

La terra appariva quanto mai varia: steppe desolate, foreste, conche pantanose, boschi di cocchi, di bambù e di palme. A volte si scorgevano anche delle piccole pozze di acqua, resti di serbatoi che servivano alla irrigazione.

Io mi tenevo pronto ad ammarare, appena mi fosse stato possibile. Erano le 15. Volavamo da sette ore circa. Mancavano ancora 180 chilometri per arrivare a Cocanada. Era prudente control-

lare il consumo dell'olio e della benzina, dato anche che in molti punti, sia per il cattivo tempo, sia per salire di più, avevo tenuto il motore ad un regime superiore a quello economico. Vidi segnata sulla carta una linea tranviaria, che da Dummaguden volgeva al sud. Pensai che lì avrei potuto trovare della benzina e dell'olio; e mi ripromisi di planarvi, se ne avessi avuta la possibilità. Alle 15.15 mi trovavo sopra Dummaguden. Qui il letto del Godaveri si divideva in due rami, dei quali uno, sbarrato da una diga, presentava un tratto, della lunghezza di circa 300 metri e della larghezza da 40 a 60 metri in leggera curva, dove era possibile ammarare con la dovuta attenzione.

Ancora più verso sud, il tempo appariva maggiormente scuro, per un forte temporale. Decisi pertanto di ammarare, e presi acqua sul ramo di fiume che ho descritto.

Non appena do fondo all'àncora, la riva si riempie di una folla di indigeni, curiosi e stupiti. Essi non avevano mai visto un aeroplano nè da vicino nè da lontano.

Vado a terra e tento invano di spiegarmi con loro: non parlavano che l'indostano. Ma ecco che uno di essi, piccolo e muscoloso, si avanza dal gruppo. Grazie a Dio, balbetta qualche parola d'Inglese. Egli è felice d'essere assunto alla dignità di interprete, ed ogni qualvolta riesco a farmi comprendere vedo i suoi occhi mobilissimi accendersi di viva luce. Gli chiedo dove sia la stazione del tram, nella speranza di trovarvi qualcuno col quale spiegarmi meglio. Ma la linea, purtroppo, esisteva solamente sulla mia carta. Domando allora della benzina, ed egli mi conduce nello stambugio di un droghiere. Questi aveva solo petrolio da illuminazione. Chiedo ancora, più con gesti che con parole, se non esiste nel paese nessun proprietario di automobili. Sembra di sì! Alla buon'ora, troverò anche della benzina!

Mi incammino con il mio cicerone interprete, tutto speranzoso, seguito sempre da un codazzo di indù grandi e piccoli, che mi si accalcano intorno, guardandomi come una bestia rara e soffiandomi sul viso il loro alito non precisamente profumato.

Sono tutti seminudi, di carnagione assai prossima al nero, por-

tano anelli alle orecchie ed hanno il viso decorato con qualche segno di pittura rossa.

Sono obbligato a lavorare coi gomiti per farmi largo. Arrivato al garage, che è poi una semplice tettoia di foglie, il mio cicerone mi presenta la macchina, una vecchia sconquassata motocicletta. Delusione! La provvista di benzina ammonta a circa 12 litri, e me ne occorrerebbero invece un centinaio!

Seguito a girare per trovare dell'olio. In un bazar, dove vendono articoli farmaceutici, trovo ed acquisto 40 bottiglie d'olio di ricino da un quarto di litro, destinate naturalmente a ben altro uso.

Con questo materiale torno a bordo, dove verifico che abbiamo ancora benzina sufficiente per un'ora di volo. Metto l'olio nel serbatoio, ma sono vivamente preoccupato perchè la benzina è insufficiente per arrivare a Coconada e non so se e dove ammarare prima.

Ad un tratto scorgo sulla riva una signora bianca, piuttosto anziana, che fa grandi saluti. Ritorno a terra. E' una missionaria australiana, l'unica bianca esistente nel paese. Essa mi informa che a Rajahmundry, verso la foce del Godaveri, troverò probabilmente della benzina da automobili, ed acqua sufficiente per ammarare.

Alle 16.45 metto in azione il motore; rischio di rompere un'ala contro la riva, mentre vado a prendere una buona posizione per la partenza; ma l'apparecchio è molto leggero, e decollo facilmente in curva.

Il cielo torna minaccioso. Poco dopo Dummaguden, il fiume diventa stretto e tortuoso, ma varii affluenti aumentano le sue acque.

Comincia a piovere; l'acqua ci accompagna fino sopra Rajahmundry, dove vedo con piacere che si può ammarare convenientemente. Alle 17.50, quando il sole è già al tramonto, ammaro presso il ponte ferroviario, dando fondo alla mia àncora.

Il nostro arrivo suscita una grande emozione nel paese, dove non hanno mai veduto una macchina da volo. Mentre io flotto lungo la riva, gli indigeni accorrono; e gesticolando ed urlando, formano in terra una strana processione che marcia di pari passo

con l'apparecchio. Ma invano cerco fra di essi un cappello a fungo, che denoti la presenza di un inglese.

Intanto molte imbarcazioni si scostano dalla riva, e in poco tempo siamo attorniati da una moltitudine enorme di barche grandi e piccole, manovrate da poco abili marinai, che mettono in grave pericolo l'apparecchio.

Campanelli ed io ci alterniamo a gridare per tenerli a distanza. Invano! Finalmente scorgo la salvezza in un europeo, in calzoni corti e camicia bianca. Egli mi fa cenno da terra. Lascio allora Campanelli alle prese con la turba degli spettatori e mi reco da lui. Dichiariamo i nostri nomi. Egli è ingegnere, svizzero, e si trova a Rajahmundry da circa un anno per montare una cartiera. Mi fa avere dalle autorità locali un poliziotto, che guardi l'apparecchio, ed io mi reco al telegrafo per annunciare la mia fermata imprevista.

E' già notte.

Ritorno a bordo, dove Campanelli aveva intanto già fatta la « toilette » notturna al motore.

Le imbarcazioni non sono diminuite. Con grossi fanali esse seguitano a girare intorno all'apparecchio; ma riusciamo finalmente a tenerle a una distanza un po' più rispettosa.

Possiamo intanto organizzare il servizio di polizia notturna. Piazziamo il poliziotto sull'apparecchio: è un indù vestito come tutti gli altri, il quale non ha nessun distintivo speciale, ma solo per unica arma un ombrello di seta nera. Lo mettiamo seduto su di un'ala, con i piedi sul galleggiantino laterale, dove egli rimane accoccolato, spaventatissimo sempre di muoversi, perchè gli abbiamo detto che il minimo movimento basta a produrre una avaria alle « centine » delle ali.

Il suo paracqua trova un'adatta posizione, agganciato com'è per il manico ricurvo alle crociere delle ali. Ma il povero diavolo ha molto da fare contro i curiosi che gli girano intorno, e, non potendo muoversi, si sfoga a gridare a squarciagola e a lanciare degli sputi per dare maggiore forza alle sue imprecazioni.

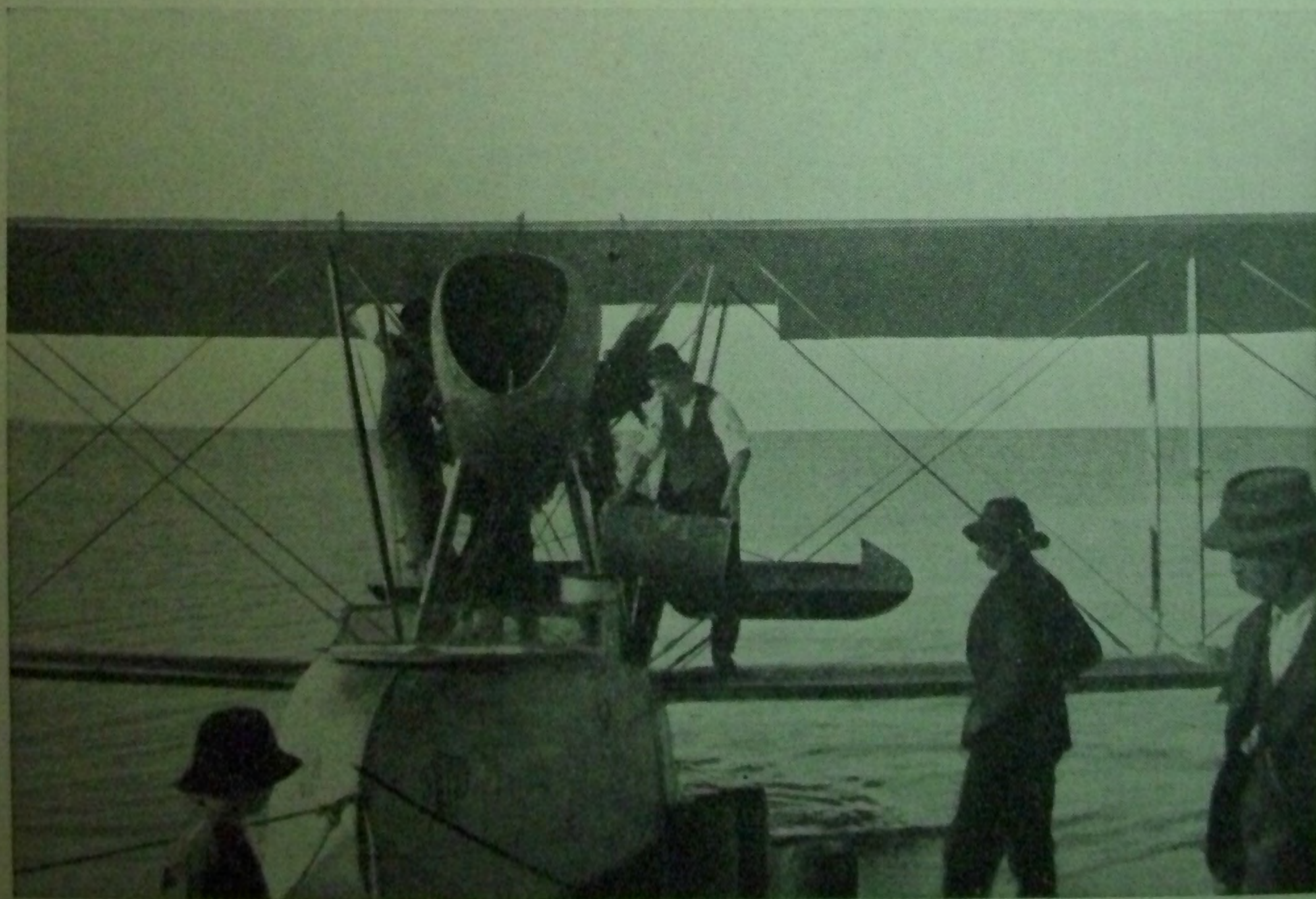
Ad ora inoltrata della sera, finalmente un po' più tranquillo sulle sorti dell'apparecchio, accettai l'invito dell'ingegnere e mi

L'arrivo a Perth

Perth: Si gusta la prima sigaretta dopo il volo

Perth: Le autorità e i curiosi all'arrivo

Perth: Il rifornimento

Israelite Bay: L'apparecchio in secco sulla spiaggia

Israelite Bay: Il rifornimento

recai a casa sua. Passai naturalmente prima al Club, dove conobbi anche alcuni signori di razza bramina, corretti, intelligenti e colti. Essi avevano assimilato perfettamente i costumi e le abitudini inglesi. Quella sera fummo ospitati dall'ingegnere e ci fu cortesemente permesso di andare a tavola col nostro abito da lavoro.

— Sono venuto a Rajahmundry — mi disse l'ingegnere, sedendo — per impiantare una cartiera; speravo di rimanervi solo pochi mesi; ma le cose vanno per le lunghe e mi trovo invece qui da oltre un anno. Mi sento già fiaccato dal clima umido, afoso ed opprimente.

— Di cui voi — interloquì la moglie dell'ingegnere — avete saggiato oggi le delizie...

— Rajahmundry — continua il nostro ospite — è uno dei centri più importanti di propaganda del Gandhismo.

— E quale seguito ha il Gandhismo?

— Mah... I proseliti di Gandhi sono molti ed appassionati. In fondo è innegabile che gli Inglesi hanno organizzato e rese fruttifere le risorse del paese, migliorando le condizioni generali della vita. Il Gandhismo è contro gli Inglesi più per antipatia di razza e di religione che per reazione al dominio politico. Tutti in fondo riconoscono che se gli Inglesi andassero via, tutta l'India sarebbe rovinata.

Quella sera mi dettero la notizia che era stata racimolata nel paese un po' di benzina da automobile, appunto quanta il mattino seguente ci sarebbe stata necessaria per gli ultimi 100 chilometri che ci separavano da Cocanada.

La notte dormii come un sasso, dopo le tante traversìe della giornata, e la mattina per tempo ci recammo a bordo.

Il poliziotto, o guardiano che dir si voglia, era ancora lì, ed il suo paracqua ondeggiava graziosamente appeso per il manico ad una crociera delle ali.

Oltre alle barche, che pullulavano intorno all'apparecchio, eravamo circondati da una infinità di indigeni completamente nudi, i quali, a cavalcioni di uno strano galleggiante a forma di spicchio di arancio, usando le mani a mo' di pagaia, ci giravano intorno, ammirando.

Mi disse l'ingegnere che quei galleggianti erano adoperati dagli indigeni specialmente per traghettare il fiume e ricuperare, per venderli, i tronchi d'alberi trasportati dalla corrente.

Dopo una mezz'ora di preghiere, urli e lanci di proiettili sotto specie di avanzi di frutta rimasti a bordo, mi riuscì di fare un po' di largo per decollare, e alle 8.15 finalmente ero in aria. I carburatori, con la benzina da automobile che avevo acquistata, andavano male, il motore mancava qualche colpo, e quindi i pochi minuti di volo che mi occorsero per raggiungere Cocanada furono alquanto spinosi.

Alle 8.45 plano nelle acque di Cocanada. Ammaro nella insenatura naturale che forma il suo porto, e mi avanzo flottando nel canale che serve di ricovero alle piccole imbarcazioni. Ma non ho ancora fermato il motore, che una frotta di imbarcazioni a vela si addensa verso di me con grande mia preoccupazione. Anche qui dovemmo gridare a lungo e a squarciagola, perchè i velieri non si avvicinassero troppo all'apparecchio.

Fortunatamente a bordo di essi erano buoni marinai, così che fummo presto alquanto rassicurati.

La traversata del Deccan in idrovolante, definita da alcuni un pazzesco tentativo, era stata compiuta con l'aggravio delle condizioni meteorologiche avverse!

Anche a Cocanada non era mai stato visto un aeroplano. Una funzione religiosa nella chiesa cattolica fu dovuta interrompere, perchè i fedeli avevano disertato la chiesa al rombo del mio motore, ed il prete officiante accorse anche lui sulla piazza ad ammirare lo spettacolo, indossando ancora i paramenti della funzione.

Le barche della polizia per fare largo intorno al velivolo caricavano continuamente le barche dei curiosi. Una di esse andò a fondo nel trambusto.

Le scuole erano chiuse e i bambini condotti con i loro precettori a vedere la macchina strana. Incontrai a terra un vecchissimo signore europeo, fermo da molti anni a Cocanada, il quale mi disse tutta la sua gratitudine perchè gli avevo data la gioia di vedere, prima di morire, una macchina da volo, che tante volte aveva sognato invano di ammirare da vicino.

Io avrei voluto partire quel giorno stesso. La benzina era arrivata, da poche ore sì, ma era arrivata. E questo era l'essenziale.

Non perdemmo davvero tempo: si lavò il motore col petrolio, si pulirono le candele, si regolarono le valvole.

Gli astanti facevano di tutto per aiutarci, ma aumentavano invece la confusione. Un frate domenicano dalla barba fluente ci aiutava per gli ormeggi; un maestro di scuola aiutava a pulire il motore; tutti si affaccendavano, mentre alcuni monelli salivano sullo scafo per tuffarsi poi nell'acqua, saltando dalla coperta.

Alle 12.30 esco col motore dal canale. Siamo a 41° all'ombra. La forte temperatura determina una rarefazione dell'aria, che ostacola grandemente il decollaggio. Dopo un tentativo durante il quale prendo forti incappellate senza riuscire a decollare, rientro a rimorchio. Abbiamo speso inutilmente tre ore per la manovra, e torniamo a terra, ancorando l'apparecchio presso il deposito della Asiatic Petroleum Company. Siamo in condizioni pietose, per il caldo, il sudore e la fatica.

Dopo essere stati cortesemente ospitati dagli impiegati della Asiatic Petroleum Company, ci rechiamo nei nostri alloggi per una breve siesta. Ma fu anche troppo breve.

Avevo appena chiuso occhio, quando sono destato dal rumore di porte che sbattono violentemente, di alberi che stormiscono, di gente che corre e che grida. Qualche tegola non bene assicurata vola giù dai tetti, precipitando con fracasso. L'acqua viene giù a rovesci.

Il sole, poco fa splendente, è ora nascosto da nuvoloni neri e cupi, illuminati a sprazzi dal vivido chiarore di scariche elettriche.

Preoccupatissimo per l'apparecchio, infilo alla meglio giacca e pantaloni e mi precipito sul canale.

L'apparecchio si è avvicinato pericolosamente a terra. Aiutato da alcuni indigeni, agguanto le ali per scostarle da terra. Campanelli in tutta fretta ricopre con cappe il motore.

E' una mezz'ora molto penosa. La bufera intanto passa su di noi, inondandoci ed investendoci con aspre e pungenti folate di vento.

Ma dopo pochi minuti, quasi per incanto le nubi si dileguano, torna la calma, torna il sole, ed un iridiscente arcobaleno s'inarca sul cielo. Verso ponente si vede la bufera allontanarsi con la sua nera nuvolaglia, mentre la cupa e fragorosa eco dei tuoni giunge ancora ai nostri orecchi.

E' la classica tempesta tropicale.

Un prete domenicano accorso sul posto mi dice che tali bufere si verificano quasi quotidianamente in questa stagione. E proprio da una di esse io ero stato colto in volo il giorno precedente.

Il 12 maggio, alle 7 del mattino, mi faccio rimorchiare fuori del canale. Per non avere fastidi, avevo fatto spargere la voce che sarei partito alle 10. Tranne pochi curiosi impenitenti e mattinieri, la popolazione dorme pacificamente. Alle 8 sono in volo. Il tempo è abbastanza buono; seguo la costa, taglio sopra terra a circa 20 chilometri dalla costa alla foce del Delhi. A mezzogiorno il tempo diventa burrascoso e l'aria molto mossa. Cerco di trovare una zona più tranquilla, prendendo quota a 2000 metri. Alle 18.45 sono in vista di Calcutta, e alle 19 ammaro nel posto assegnato, presso il pontile di Baly, nel fiume Hooghly.

V.

TRA LE PIOGGE E I MONSONI

La mia fermata a Calcutta fu di pochissime ore.

Molti della colonia italiana erano andati all'interno in luoghi più freschi, poichè d'estate Calcutta gode fama di essere una delle città più calde del mondo. Nelle ore diurne l'atmosfera è talmente afosa ed asfissiante che paralizza quasi la vita cittadina. E neppure è facile chiedere ristoro alle fresche acque marine, perchè la città è lontana dal mare.

Fu tentato, è vero, qualche anno fa, di costruire sulla spiaggia più vicina un grandioso stabilimento di bagni con tutte le comodità di una stazione moderna ed elegante. Ma bisognò interrompere i lavori e abbandonare l'impresa per un inconveniente che non si verifica nei nostri paesi. Durante i lavori apparve evidente che la zona prescelta era molto apprezzata dalle tigri, e ne era talmente infestata, che non si stimò possibile assicurare la incolumità ai futuri bagnanti. Così lo stabilimento fu piantato in asso.

Del resto qualche tempo prima il console italiano, venendo giù in automobile da Darjeeling, era stato costretto a fermarsi perchè una tigre tranquillamente attraversava la strada maestra. Sostarono la tigre e l'automobile, e ciascuno può immaginare con quanta allegria dei gitanti, che non avevano neppure un temperino in tasca. Poi la tigre, dopo aver per qualche istante considerato pacificamente la situazione, se ne andò tranquillamente per i fatti suoi e l'automobile potè proseguire.

Se per la campagna è facile incontrare tigri, spesso, perfino in città, si trovano dei serpenti. Talvolta capita, anche nelle strade molto frequentate, di vederne in terra schiacciati dalle automobili che passano. Si narra di una coppia di sposi, che trovò una sera un « cobra capello » (con un morso ammazza un uomo in due minuti) nel letto matrimoniale! Fortunatamente con un bastone sottile e flessibile si possono ammazzare assai facilmente questi rettili, che fanno vittime specialmente tra gli indigeni, i quali vanno scalzi.

Presso i fiumi poi vi è la poco piacevole presenza dei coccodrilli; e gli aviatori inglesi ebbero la compitezza di avvertirmi di fare attenzione alle « capottate » dovute ad essi. Avremmo avuta, è vero, la consolazione postuma delle loro lagrime, perchè, a quanto dicono, il coccodrillo prima mangia l'uomo e poi lo piange.

Quella notte dormii solo tre ore, non certo perchè pensassi ai coccodrilli, ma perchè passai la sera tra un banchetto e un ballo, dal quale saviamente mi ritirai a mezzanotte.

L'apparecchio era molto distante dal centro della città, e dovetti quindi, volendo partire di buon'ora, mettermi in moto alle tre di notte.

Ma i preparativi andarono per le lunghe, e solo alle 7 ero in aria. Mi attendevano ora fino a Singapore traversate assai dure.

Il Comando dell'Aviazione Inglese, che si era trasferito col Governo da Calcutta a Simla, come sempre nei mesi caldi, mi aveva avvertito che i Monsoni dell'Ovest si erano già stabiliti e che avrei trovato tra Akyab e Penang continue piogge e molti temporali, i quali sono spesso violentissimi.

Un ciclone nel Golfo del Bengala si avanzava lentamente da sud verso nord, ed aveva peggiorate le condizioni del tempo più di quanto facesse prevedere la cattiva stagione, non ancora avanzata. Questa era la più grave conseguenza delle giornate perdute a Chahbar e a Karachi. Secondo il mio programma, avrei dovuto trovarmi a Calcutta una settimana prima; e sarebbe stato allora più facile proseguire, per le condizioni di tempo migliori.

— Staremo a vedere — pensavo, mentre volavo sul delta del Gange, che si estende per quasi 200 chilometri.

Per quanto vi fosse dappertutto molta acqua, non era consiglia-

bile ad ammarare, avendo i vari rami del delta limitata profondità per i numerosi ed invisibili banchi di sabbia. Una volta che l'apparecchio avesse planato, non sarebbe stato facile scendere a terra. La jungla che ricopre tutto il suolo del delta, è infestata da tigri, e le acque del fiume sono piene di coccodrilli. Se, disgraziatamente obbligati a scendere, fossimo riusciti ad evitare i coccodrilli, restavano dunque a fare i conti con le tigri.

Senonchè tutte queste erano e rimasero ipotesi, perchè il motore girava ammirevolmente con un ritmo regolare e preciso.

Alle 8 lasciai la costa, e diressi alla bussola su Akyab. Il tempo, dapprima buono, dopo un'ora divenne alquanto nebuloso, sicchè rividi la terra al di là del golfo, molto più tardi di quanto avevo calcolato. Alle 10.45 ero in vista di Akyab, e alle 11 ammarai presso la città.

Non c'era nessuno ad aspettarmi, perchè non si sapeva del mio arrivo. Dopo un quarto d'ora d'inutile attesa, vedendo che nessuno si occupava di me, mi diressi flottando verso un edificio, che supposi fosse, come infatti era, la capitaneria di porto.

Venne allora a bordo un signore, il depositario dei rifornimenti di benzina, che mi consigliò di tornare laddove avevo prima ammarato, offrendosi di rimorchiarmi con il suo battello.

Assicurato l'apparecchio, andai a terra per cercare il mio olio, che nessuno sapeva dirmi dove fosse; cerca di qua e di là, finalmente dopo tanto penare lo trovai presso il rappresentante di una società di commestibili. Così verso le 2 pomeridiane potei portare i rifornimenti a bordo.

Avevo visto a terra la coda dell'apparecchio di Mac Laren, che, l'anno precedente, aveva tentato il giro del mondo e che, appunto ad Akyab, aveva perduto in un incidente il suo velivolo.

La sfortuna ebbe ad accanirsi sul valoroso e simpatico aviatore, che ebbi occasione di conoscere prima al suo passaggio a Roma, e che poi rividi a Londra durante il periodo della preparazione del mio viaggio. Mi ricordo che, a proposito delle difficoltà che si incontrano nel decollare in paesi assai caldi con l'apparecchio molto caldo, egli ebbe a dirmi:

— Portate solo dodici candele come materiale di rispetto ed uno « smoking » come bagaglio.

Cercai di attenermi al suo consiglio, ma non ebbi il coraggio di ridurre ad una così semplice espressione le mie scorte di bordo. Vero è che in sèguito ebbi a disfarmi di buona parte della mia roba, gettandola in mare per alleggerire l'apparecchio.

Cominciammo quindi il rifornimento. Ma il vento divenne più fresco, e dovemmo presto smettere di lavorare per il disturbo che le onde corte e frangenti ci causavano. Dovetti in tutta fretta rimandare il personale di aiuto a bordo delle imbarcazioni, che feci poi allontanare dall'apparecchio per evitare pericolose collisioni. Il rifornimento non si poteva più fare in quelle condizioni; se il vento e il mare rinfrescavano ancora, anche l'apparecchio sarebbe venuto a trovarsi in una posizione critica. Domandai perciò una imbarcazione a motore per farmi rimorchiare in un posto più riparato.

Dopo qualche difficoltà riesco ad ottenere un motoscafo col quale prendo l'apparecchio a rimorchio. Questo fu per me una non facile operazione, non avendone ancora la pratica necessaria. La corrente assai forte di prua ci fa camminare assai lentamente; il vento in poppa fa prendere così forti sbandate e straorzate all'apparecchio che un paio di volte si rompe il cavo di rimorchio. Non voglio abbozzare i cavi alle estremità delle ali: per quanto ciò eviterebbe le violenti straorzate, temo per il tormento che ne riceverebbero le ali a causa del mare. Finalmente mi decido e, il tormento delle ali essendo minore di quello che avessi supposto, il rimorchio si compie regolarmente.

Entriamo in un piccolo estuario lontano circa 10 chilometri dalla città. Sono le 8 di sera quando riusciamo ad ormeggiare l'apparecchio; e dalla partenza da Calcutta non avevamo mangiato che qualche uovo e delle frutta.

Le nostre traversìe non sono però finite. Il motoscafo che ci ha rimorchiati deve tornare in città. A me intanto ne occorre un altro che ci assista in caso d'improvvisa burrasca e che ci agevoli la partenza alla mattina seguente; perciò ritorno anch'io in città

Israelite Bay : La popolazione nera

Melbourne: Le Autorità in attesa dell' arrivo

Melbourne: L' apparecchio si dirige al posto di ormeggio

Melbourne: L'approdo sul molo di Santa Kilda

Melbourne: Congratulazioni del Sindaco di Santa Kilda all'arrivo

Melbourne: Il porto

per procurarmelo, e lascio Campanelli a bordo a sorvegliare l'apparecchio.

Allo sbarcadero incontro il residente inglese ed alcune signore, reduci da una partita di « tennis ». Paragonando i loro freschi abiti e i loro piacevoli ozî alle tristi condizioni in cui mi trovo — non avevo quasi mangiato dalla sera precedente ed ero in piedi dalle 3 di mattina — non posso astenermi dal guardarli con un senso d'invidia e di nostalgia.

Dopo aver cenato in fretta e preso le provviste per Campanelli, vado a cercare un motoscafo. Non ve ne sono. Bisogna attendere. Bisogna sempre più armarsi di pazienza. Mi faccio dare una sedia e lì, sulla banchina della Capitaneria, aspetto. Pioviggina. Aspetto tre ore.

Verso mezzanotte finalmente si trova un motoscafo, e partiamo. Durante il tragitto, che richiede occhio vigile per i numerosi banchi di sabbia difficili ad avvertirsi nella notte buia, ci sentiamo chiamare disperatamente. E' un rimorchiatore in secco, che chiede soccorso. Ci rechiamo a disincagliarlo e per poco non andiamo in secco anche noi. E' l'una di notte. Proseguiamo.

— Domattina con l'alta marea sarete a galla — dico io, partendo. — Buon divertimento!

— Buona notte! — rispondono.

Giunto all'apparecchio, sveglio Campanelli, che dorme su di un'ala, e, alla meglio, vestiti come siamo, passiamo la notte sulle dure panche del motoscafo, protetti da una tenda. Pioviggina sempre, e siamo intirizziti dall'umidità.

La mattina, di buon'ora, con le ossa indolenzite e la cera di chi ha mal dormito, completiamo il rifornimento; e alle sei e mezzo decollo.

Il tempo è minaccioso. Faccio rotta lungo la costa e poi taglio sopra terra, per andare a raggiungere, secondo il mio programma, il corso del fiume Iravaddi. Passiamo sopra montagne ricoperte da fittissime foreste e tutte precipizi e scoscendimenti. È proprio la terra vergine, che attraverso i secoli nessun piede di uomo ha mai calcato.

Penso che una discesa su quella foresta non sarebbe certo igie-

nica, perchè, anche riuscendo ad adagiare l' apparecchio sugli alberi senza danni eccessivi, il passaggio è impraticabile; e del resto, anche se fosse praticabilissimo, so che la foresta è infestata da tigri e pullula di serpenti. Senonchè il motore gira meravigliosamente e mi ispira una grande fiducia.

Superato il contrafforte della montagna, al di là dello spartiacque, sono in vista dell'Iravaddi. È un amplissimo fiume aperto alla navigazione. Ma ahimè! Una cupa striscia di nubi, che diventa sempre più densa, lo ricopre e in breve me lo toglie alla vista. Non posso passare sotto di esse, perchè, causa il caldo, la temperatura dell'acqua del radiatore salirebbe troppo. Sopra le nuvole mi dirigo alla bussola verso Rangoon; e quando presumo di essere nei suoi pressi, profitto di uno squarcio nelle nuvole per passare sotto, trovandomi in vista di una regione fertile, verdeggiante ed abitata. Raffiche e piovaschi non mi permettono di ammirare lo splendido spettacolo.

Dirigo verso sud, ed in breve vedo tra la foschìa una distesa di case e giardini, sparsa di laghetti e su cui sovrastano alcune magnifiche cupole dorate: un tenue unico raggio di sole illumina le più alte ed acuminate. E' una visione superba. Eseguisco un ampio giro e plano alle 10.20 presso l'idroscalo di Monkey Point di cui mi avevano parlato, un piccolo hangar che ospita quattro apparecchi per il servizio idrografico.

Sono ricevuto dal Console Onorario Italiano, un tarchiato e simpatico tipo, e dalle autorità di Rangoon.

Grazie al personale dell'idroscalo, molto svelto e pratico, mettiamo con rapida manovra l'apparecchio al riparo nell'hangar, e poi ci rechiamo a dormire: ne avevamo davvero bisogno dopo la dura notte di Akyab!

Il giorno seguente, 15 di maggio, profittiamo della opportunità che ci offre il ricovero in hangar per ridare uno sguardo all'apparecchio e al motore.

Col materiale di riserva, che avevo inviato sul posto, si provvede al cambio del galleggiante laterale, avariato a Chahbar, si rettificano i comandi, si dà una nuova mano di vernice alla parte inferiore dello scafo e si inizia la verifica del motore.

Rendo anche alcune visite di dovere; partecipo a un tè al Gymkana Club e a un pranzo presso il console onorario.

Eravamo a Rangoon in piena stagione delle piogge, e pioveva invero senza quasi tregua. Il clima era uggioso ed opprimente per l'intenso calore e la forte umidità. L'aria poi era tutta infestata di insetti di ogni genere e di ogni dimensione. La mia stessa camera allo Strand Hôtel ne formicolava, e bisognava continuamente difendersene. Riempivo il bagno e in pochi minuti l'acqua brulicava di moscerini e coleotteri di ogni specie, che cercavano invano di salvarsi dalla morte per affogamento. Mi infilavo una scarpa e più che in fretta dovevo ritrarne il piede per aver disturbato il riposo di un grillo. Mi mettevo a tavola e dovevo difendere le pietanze dall'assalto dei miei concorrenti alati. Le mie valigie e i miei cappelli parevano il loro rifugio preferito. Nelle prime ore del mattino, poi, si svolgeva una vera lotta tra essi e i camerieri dell'albergo, i quali, armati di scope, ne facevano strage fino a formarne cumuli brulicanti e semoventi.

L'abbondanza dell'acqua e il forte calore favorivano ogni manifestazione di vita; e questo spiegava la vegetazione lussureggiante e superba di Rangoon e spiegava anche l'abbondanza degli insetti che, se potevano formare la gioia degli entomologi, non facevano certo quella dei viaggiatori di passaggio come me.

Non ho mai visto parchi e giardini più belli di quelli di Rangoon. Qua e là erano laghetti pieni di insenature frastagliantisi in tutte le direzioni, dove agili imbarcazioni a vela, si rincorrevano come bianche farfalle.

Per le strade di Rangoon vedemmo i primi carrozzini tirati a mano, molto usati in tutto l'Estremo Oriente. È da notare che gli uomini che tirano questi carrozzini appartengono a una di quelle caste in cui il mestiere è tramandato da padre a figlio. Io ammiravo la loro resistenza: fanno chilometri e chilometri sempre correndo e senza mai accennare a stanchezza. E, come negli automobili la velocità della corsa dipende dalla maggiore o minore quantità di gas che riceve il motore, in questi motori umani essa dipende dalla mancia più o meno abbondante.

La mattina del 16 maggio ebbi una spiacevole notizia: Campa-

nelli mi informava che una valvola di scarico del terzo cilindro della fila di destra, era leggermente deformata, e ciò a causa delle lunghe flottate fatte a temperature troppo alte.

Fummo così obbligati a smontare una coppia di cilindri per cambiare la valvola. Profittai allora per verificare anche gli altri cilindri della stessa fila. Tranne la valvola suddetta, le altre si trovavano in condizioni ottime, come verificarono ed ammirarono anche gli Inglesi dell'idroscalo. Notammo pure una leggera perdita nel serbatoio dell'olio, e si profittò della sosta per ripararlo. La sera tale lavoro era compiuto e fu iniziato il lavoro di montaggio sull' apparecchio. Campanelli fu assistito dal personale della stazione agli ordini del comandante Camp, gentiluomo molto simpatico ed ospitale.

E così io, che avevo già lasciato l'albergo, vi ritornai alquanto mogio, con viva sorpresa di quelli che mi avevano già salutato. Nell'atrio però feci una strana conoscenza che mi sollevò dal malumore. Veniva a salutarmi una signora francese, che da sola faceva un viaggio nell'India e nella Birmania. Si era già recata nell'interno, di cui mi fece racconti molto interessanti. Come si vede, non era affatto spaventata dalle distanze. Questo suo amore per i viaggi la portava ad essere in particolar modo amica degli aerei valicatori del mondo. Mi parlava infatti con viva simpatia del mio predecessore, Pellettier Doisy, che aveva conosciuto l'anno prima.

La sera stessa, mentre stavo nella mia camera, ricevetti un tragico bigliettino: ella mi supplicava di assisterla perchè era sul punto di morire. Accorsi impensierito; ma vidi subito che la sua era solo una crisi di solitudine; e la confortai del mio meglio. Si distrasse gradatamente, e mi fece vedere alcune sue note e fotografie di viaggio invero molto interessanti. Aveva scommesso di girare tutta l'India senza parlare una parola d'Inglese, ma talvolta ciò la riduceva a mal partito, come quella sera in cui non riusciva a farsi portare in camera delle uova e delle patate che erano il suo nutrimento serotino (ella era vegetariana). Di ciò incolpava la stupidità dei servi dell'albergo, che accorrevano emozionati ed ascoltavano stupiti le sue apostrofi nel più puro gergo parigino.

Mi domandò se le consigliavo di continuare il viaggio per l'Australia o per l'Africa.

— Io andrei in America — le risposi.

Giù, nel ristorante dell'albergo, trovai due inglesi suoi spasimanti, che mi proposero un'« entente » anglo-franco-italiana. Ma la signora fu irremovibile, non volle intervenire e restò chiusa nella sua camera.

Così l'« entente » andò in fumo.

Neppure il giorno seguente riuscii a partire, perchè, pur essendo il motore pronto verso mezzogiorno, le fasi dei cilindri non erano perfette. Campanelli si affrettò a rimediare, ma oramai si era fatto troppo tardi. Si scatenò inoltre una violenta burrasca: ci affrettammo a riportare l'apparecchio nell'hangar e corremmo anche noi al riparo. Ciò causò una grande delusione tra i giornalisti del posto, che però ci dissero filosoficamente di essere abituati alle false partenze dei varî miei predecessori di voli intercontinentali.

Forse era l'aria di Rangoon...

Chiesi scusa per l'infruttuoso disturbo che avevo loro involontariamente procurato, e me ne rientrai all'albergo.

Il 18 maggio si potè finalmente partire; ma era bassa marea quando mettemmo in mare l'apparecchio, e temevo per lo scivolo di legno, che nella sua ultima parte, esposta all'acqua, era alquanto marcito.

Ad un tratto infatti, per il peso dell'apparecchio, lo scivolo si sfonda e, come se ciò non bastasse, si rompe anche il carrello che sostiene l'apparecchio. Così tutta la manovra rimane sospesa con grande disappunto dei giornalisti, che speravano questa volta di vedermi partire sul serio.

Si dovette dunque riparare il carrello e lo scivolo, e ciò richiese ben tre ore di lavoro, alla fine delle quali si potè mettere l'apparecchio in acqua senza altri inconvenienti. Decollo abbastanza facilmente, sfiorando le numerose barche che incrociano nello specchio d'acqua, con manifesta emozione dei loro equipaggi.

Alle 9 faccio rotta e lascio la costa, dirigendo per il rombo di bussola 120.

Mi trovo tra le nuvole fra i 500 e 1500 metri. Dopo un'ora di navigazione il tempo diventa minaccioso; forte vento a raffiche, pioggia, nuvole basse fino quasi a toccare l'acqua.

Prima tento di passare sotto le nuvole, ma l'apparecchio è troppo tormentato dai turbini; rifaccio quota, e mi trovo in pieno temporale. Volendo schivare una burrasca più forte, dirigo verso levante, dove vedo più chiaro. Per il vento fortissimo mi trovo in pochi minuti sopra terra a circa 30 km. dalla costa, fra nuvole dense. A un certo punto vedo sbucare tra di esse e sotto di me un altissimo picco. Vedo dalle carte che vi sono altre montagne molto alte, nascoste alla mia vista da nuvole tanto fitte che è difficile navigare nelle poche zone libere. Mi decido di far rotta dentro di esse per raggiungere la costa. Per giunta avverto al motore piccole irregolarità che dipendono dalle candele. La situazione è veramente poco piacevole.

Dentro le nuvole l'umidità è così densa che gli strumenti si ricoprono di un velo d'acqua condensata, non si vedono quasi le estremità delle ali, e mi è difficile mantenere la rotta.

Ogni tanto mi trovo con l'apparecchio molto picchiato e una volta perfino finisco per fare un completo giro di orizzonte, perchè con un governo troppo irregolare la bussola impazza, ed è difficile mantenere la direzione.

Dopo una mezz'ora di questa penosa situazione, esco dalle nuvole e giungo sulla costa. Respiro tranquillo.

Vedo giù l'estuario di un fiume abbastanza largo, e senza indugio ammaro in esso per procedere alla pulizia delle candele e attendere condizioni atmosferiche migliori.

Non appena fermato il motore ed affondata l'àncora, siamo deliziati da un altro uragano, che però passa in un quarto d'ora; subito dopo curiose imbarcazioni di indigeni mi circondano da ogni parte, tenendosi, fortunatamente, a rispettosa distanza.

Questi Birmani hanno un copricapo assai strano: un grande cono di paglia, a larga base; più che un cappello è un paracqua. Si capisce anche da questo che la Birmania è la terra delle piogge.

Fradici d'acqua, procediamo alla pulizia delle candele; alle 13.30 faccio scansare le imbarcazioni che con mia sorpresa mi ubbidiscono immediatamente, si ammassano lungo le rive per non disturbarmi. Si vede che mi trovo tra gente intelligente.

Decollo. Il tempo è ancora cattivo. Navigo a circa 500 metri di quota, sempre in vista della costa. Nonostante il caldo molto forte, la temperatura dell'acqua nel radiatore si mantiene in limiti possibili. Alle 14.45 taglio su terra, sempre in mezzo alla pioggia, e alle 15.50 ammaro a Tavoy nel fiume, dando fondo presso le prime case del villaggio.

La corrente è molto forte e l'àncora non tiene bene; faccio segnali a terra, chiedendo che un battello mi porti un cavo da mandare sulla riva per assicurare meglio il velivolo. Il battello viene; ma dopo una mezz'ora di complicati tentativi, essendosi la corrente ancora rinforzata, finisce per andare alla deriva, e il cavo, che doveva servire ad assicurare noi, rende invece un ottimo servizio al battello, così trattenuto dal mio apparecchio che sempre lentamente scarroccia.

Arriva nel frattempo un grosso rimorchiatore, col quale porto l'apparecchio di fronte alla dogana, là dove la violenza della corrente è minima. L'àncora del rimorchiatore è molto buona, e tiene bene: decido quindi di rimanere ormeggiato di poppa ad esso.

Piove sempre dirottamente. Voglio fare i rifornimenti ad ogni costo. Con l'aiuto dei marinai del rimorchiatore, mettiamo alcune tende sull'apparecchio, e a ridosso di esse facciamo il rifornimento di benzina e di olio.

Ceniamo a bordo, e ci adattiamo a dormire sul rimorchiatore, chè non mi fidavo di andare a terra e lasciare l'apparecchio solo, nelle condizioni difficili in cui si trovava. Tanto più che la corrente del fiume, essendo noi presso l'estuario, dipende dalla marea; e durante il cambio di questa, il velivolo può correre il pericolo di urtare contro il rimorchiatore e subire dei danni.

Dormo tranquillamente il sonno del giusto, quando ad un tratto, nella notte, sento chiamare:

— « Commander! Commander! »

Mi sveglio di soprassalto e ho l'idea che l'apparecchio abbia urtato contro il rimorchiatore, essendo questa la mia preoccupazione, o che qualche cosa di più grave sia avvenuto. Faccio perciò, come sono, in « pijama », un salto fuori del piccolo quadrato dove dormiamo. Nella furia e nell'oscurità picchio la testa contro l'arco della porta.

Giungo fuori trattenendo tra i denti un'imprecazione, e mi trovo davanti ad un battello, dove sono due signore inglesi che parlano molto bene l'italiano e che sono venute per condurmi nientemeno che a ballare.

Francamente, non ho il coraggio di accettare l'invito, perchè sono troppo stanco e non voglio allontanarmi dall'apparecchio, che ha bisogno di essere sorvegliato da vicino. Tanto più che il rimorchiatore che ci ospita, nella bassa marea resta in secco, poggiando sul fondo, e all'inizio dell'alta marea, non appena a galla, cambia bruscamente direzione, col pericolo che l'apparecchio venga a sbattere sotto le murate.

Abbiamo un lungo dialogo, io in « pijama », dal rimorchiatore, e le signore in « toilettes » da ballo nel battello, alla scarsa oscillante luce di un fanale di bordo.

— Vi aspettavamo da tre giorni — mi dicono. — Ogni giorno, per vedervi arrivare, siamo venute qui dalla nostra casa, che è a 30 chilometri di distanza. Solo oggi non siamo venute perchè pioveva, e credevamo che non arrivaste.

— Vi prego di scusarmi del ritardo — dico loro. — Non sapevo che Tavoy ospitasse delle così amabili dame; altrimenti avrei cercato di essere puntuale.

Una di esse sorride maliziosamente. L'altra continua con grazia insistente:

— Venite a ballare con noi al Club. C'è una piccola festa.

— Mi rincresce. Ma abbiamo già avuta una festa qualche notte fa ad Akyab, sotto la pioggia, sulle panche vellutate di un motoscafo, e, capirete, questa notte dobbiamo fare i bravi ragazzi. Poi c'è « Gennariello » che non vuol essere lasciato solo.

— Allora non venite?

— No, davvero. Ne sono dolentissimo. Verrò al mio ritorno, se ritornerò...

— Oh! ritornerete certo. Voi siete così bravo. Noi adoriamo l'Italia, dove siamo state molti anni. È un paese di incanti. Siamo entusiaste del vostro Mussolini. Ditegli la nostra ammirazione.

Mio Presidente, vi domando scusa se non ho eseguito al mio arrivo la delicata commissione ricevuta. Lo faccio adesso.

La mattina seguente ricevemmo una piccola colazione, inviataci dalle nostre gentili amiche notturne.

Era il 19 maggio. Misi la testa fuori degli oblò: pioveva dirottamente.

Alle 9 la pioggia cominciò a diminuire, e ne approfittammo per una revisione sommaria al motore.

Dopo mi recai a visitare il Residente Britannico, mentre Campanelli impiegava il suo tempo a preparare, da esperto cuoco, alcuni spaghetti nella cucina volante di bordo. E poichè non c'erano posate si improvvisarono le forchette con stecche di legno.

La pioggia pertanto, dianzi così dirotta che non ci dava speranza di poter ripartire, cessò, e l'inizio del nostro lauto banchetto fu salutato da un tenue raggio di sole, che passò attraverso la plumbea cappa delle nubi, destando un lieve accenno di arcobaleno.

Divorammo in fretta gli spaghetti, poi, senza perder tempo, ci disormeggiammo e ci mettemmo in moto. Decollai facilmente alle 14.45, scansando per miracolo un banco di sabbia. Ben presto mi trovai di nuovo fra cumuli di nuvole. Uscitone, diressi verso sud, sempre in vista della costa.

Alle 16 il tempo è molto peggiorato, e mi trovo di fronte ad un forte temporale assai esteso. Tento di passare sopra le nuvole, ma invano, chè si trovano troppo in alto. Tento di aggirare il temporale, ma neppur così trovo modo di sbucare. Le raffiche sono così violente e gli acquazzoni così dirotti che, non potendo prevedere l'estensione della meteora, considerando anche che l'ora del tramonto si avvicina, mi persuado che non è conveniente nè

prudente di proseguire. Allora rettifico la rotta per Mergui, su cui ero passato poco prima e che, visto dall'alto, m'era parso un posto buono per ammarare; penso che potrei trovarvi aiuto e ricovero. Alle 17.10 circa ammaro a Mergui.

Come al solito, dopo l'ammaraggio cominciano le mie tribolazioni, dovute alla fortissima corrente. L'àncora non tiene a sufficienza e l'apparecchio scarroccia lentamente, ma sicuramente, contro la prua di un piroscafo, così che io vedo già « Gennariello » spaccato in due.

Chiamo vigorosamente e disperatamente un battello, e da questo faccio assicurare una fune ad un rimorchiatore che è alla fonda di prora al piroscafo, evitando in tal modo il pericolo di una collisione.

Tutto questo avveniva fra una moltitudine di battelli gremiti di curiosi, che gesticolavano, gridavano, schiamazzavano. Una di quelle imbarcazioni venne a investirci sotto le ali, facendoci alcuni buchi nella tela con le sue scalmiere. Non sto a ridire le violente apostrofi con cui la investimmo noi!

Intanto da bordo del rimorchiatore alcuni marinai alavano la fune. Ma, così operando, fecero venire in forza il cavo della mia àncora, il quale non aveva lunghezza sufficiente; diedi quindi ordine che si fermassero. Essi invece capirono il contrario; così il cavo dell'àncora si tese tanto che ruppe il gancio con cui era assicurato a bordo. Fortunatamente avevo messo al cavo una ritenuta per non perderlo in caso di rottura, e feci quindi in tempo ad affidarlo ad un battelliere, incaricandolo di salparmi l'àncora. Mi ormeggiai allora di poppa al rimorchiatore, in una zona relativamente più calma. Qui nuovi urli, nuovo affaccendarsi per i numerosi battelli accorsi, che facevano corona all'apparecchio.

Macchina strana, per loro: mai vista!

Un altro battello venne anche qui a finire sotto le ali del velivolo, facendo qualche altro buco nella tela.

Si potè ora spiegare la ragione perchè l'àncora, che prima arava così allegramente, aveva poi fatto testa così bene: essa, mentre mi alavano dal rimorchiatore, si era incattivata con quella del

piroscafo; e ci vollero due ore di paziente lavoro per poterla ricuperare.

Ma la posizione in cui mi trovavo non mi persuadeva affatto, e quindi decisi, appena il battello riportò a bordo la mia àncora e il mio cavo, di cambiare il posto d'ormeggio con un altro più tranquillo.

Chiesi perciò ed ottenni un motoscafo, dal quale mi feci rimorchiare in uno specchio d'acqua più lontano dalla città, dove la corrente era minore e dove i battelli dei curiosi più difficilmente potevano giungere.

Il tempo era così minaccioso che decisi, anche questa volta, di dormire a bordo del motoscafo. Alla fine della manovra era già notte, e ci mettemmo a dormire così vestiti come eravamo e senza neanche cenare.

Già riposavamo, quando vennero sotto bordo un missionario francese e un ingegnere scozzese. Costui era un pezzo d'uomo pieno di muscoli e di salute. Il missionario aveva una lunga barba fluente ed una tonaca di tela bianca. Essi ci portavano un invito a pranzo del Governatore, e non era possibile declinarlo.

Guardai il cielo. Attraverso gli squarci delle nuvole si vedevano scintillare le stelle. Il vento era cessato. Mi sentii tranquillo; i gentili messi insistevano, e andammo.

Fatto un buon bagno ed indossato l'abito da sera, che ci ridette l'aspetto di uomini civili, ci parve di sentirci freschissimi come se non avessimo passato circa sessanta ore di lavoro quasi continuo, e dormito pochissimo e male. Ben presto però la stanchezza si fece di nuovo sentire, e durante il pranzo mi capitò varie volte di appisolarmi e di essere svegliato con mio grande scorno dal cameriere che serviva a tavola.

Dopo il pranzo il Governatore, gentilissimo, tenne circolo e conversazione, ma non potei prendervi parte perchè fui obbligato a ritirarmi subito, stanco di combattere contro la piovra invisibile e tenace del sonno.

Il tempo sembrava rabbonito, ed accettai perciò l'ospitalità dell'ingegnere scozzese invece di tornarmene a bordo.

La mattina dopo pensai bene di imbarcare ancora un po' di benzina, dato l'eccessivo consumo che ne avevo fatto il giorno precedente. Era benzina da automobile, l'unica che si trovava nel paese.

Pioveva di nuovo insistentemente.

— Si avanza un fortunale! — esclamò ad un tratto lo scozzese che era con noi.

Mi voltai e vidi verso libeccio il mare bianco di spuma, il cielo nero, mentre rovesci di pioggia, ancora più fitta, s'avanzavano rapidamente. Mi detti subito da fare per rinforzare gli ormeggi, aiutato dallo scozzese e mi preparai a ricevere la tempesta.

In pochi minuti ci fu addosso.

Disgraziatamente l'apparecchio non presentava la prua al vento, il che sarebbe stato meno grave, bensì alla corrente, prendendo il vento a circa 50° dalla poppa: cosa molto pericolosa. Raffiche furiose lo investivano con violenza sotto le ali, e ad un colpo più forte l'ala di sottovento si immerse in acqua. Temetti che l'apparecchio si capovolgesse. Mi aggrappai allora con tutte le mie forze all'ala di sopravvento col mio amico scozzese, e sporgendomi dalla poppa del motoscafo mi riuscì di raddrizzare l'apparecchio; ma causa le onde corte e rabbiose, bisognava fare sforzi erculei per evitare una collisione col motoscafo.

Il minimo urto poteva essere fatale, producendo avarie irreparabili.

Passai una mezz'ora d'ansia e di fatica indicibili.

Sulla poppa dell'imbarcazione sorgeva una tuga in legno, ricoperta da tela incerata, su cui si sdrucciolava molto facilmente. Ci fu un momento in cui per non cadere in acqua afferrai l'asta della bandiera, ma questa, ch'era fissata per mezzo di una debole ghiera, mi restò in mano. Non andai in acqua per miracolo, ma caddi sulla coperta, dove le sottili viti della ghiera mi penetrarono nelle carni. In quel momento ero tanto preoccupato per la salvezza del mio apparecchio, che non me ne accorsi neppure. Tutto questo si svolgeva sempre sotto una pioggia torrenziale. Lo

scozzese con la sua forza straordinaria mi fu di grandissimo aiuto, ed io penso che da solo non avrei potuto cavarmela.

Fortunatamente la tempesta durò solo quaranta minuti. Appena fu passata, decisi di cambiare nuovamente ancoraggio e di prendere un posto ancora più ridossato, ormeggiando l'apparecchio a una boa che gentilmente lo scozzese, dirigente dei lavori portuali, si offerse di farmi sistemare. La boa fu così messa a posto, con rapidità che mi stupì; l'apparecchio fu preso a rimorchio e, dopo una difficile manovra, durante la quale poco mancò che non andasse a sfasciarsi contro terra, esso aveva finalmente una base sicura.

Erano le 4 del pomeriggio: poteva alla fine respirare tranquillo.

Con minore intensità vento e pioggia durarono tutto il giorno, ma oramai non c'era più nulla da temere. Mi procurai quindi alcuni maniglioni e redance, con cui rimisi in ordine la nostra attrezzatura per l'ormeggio, alquanto rovinata dalle varie traversìe subìte. Campanelli tappò i buchi sotto le ali con alcune strisce di tela.

Il tempo era sempre minaccioso, e perciò decisi quella sera di dormire a bordo del motoscafo, presso l'apparecchio, per essere più pronto a fronteggiare eventuali cattive sorprese durante la notte.

Lo scozzese nel pomeriggio ci lasciò per andare a giocare a foot-ball. Ferguhar Tait, così si chiamava, era una meravigliosa fibra di uomo non solamente per la sua forza fisica, ma anche per il suo cuore generoso, ed a lui serberò sempre viva riconoscenza per il prezioso aiuto datomi nel salvare l'apparecchio. Si prese grande cura di noi; ci inviò viveri, mise a nostra disposizione boa ed imbarcazioni, fece insomma tutto quanto era umanamente possibile per aiutare non degli amici, ma dei fratelli.

Il 21 maggio, alle 7.30, salutato dal buon Ferguhar, misi in moto, decollai; e subito mi trovai tra la pioggia. Andai avanti un pezzo, ma l'acqua aumentò talmente di intensità, che credetti opportuno di arrestarmi. Erano le 9.30 quando ammarai presso l'estuario di un canale, in una isola disabitata: l'isola di Campbell.

Pioveva dirottamente, e poichè non avevamo dove ripararci, restammo in piedi sotto le alì, appoggiati ai montanti.

Accendemmo una sigaretta ed aspettammo filosoficamente che la pioggia cessasse.

Da principio ci demmo a cantare qualche canzonetta, vecchio ricordo di quando eravamo tra i civili, nel mondo abitato. Ma poi per effetto della pioggia, o della solitudine, o della fame che cominciava a farsi sentire, ci passò anche la voglia di cantare.

Ci accorgemmo allora che avevamo dimenticato di portare con noi, come facevamo di solito, i pochi ma necessari viveri: uova sode e biscotti.

Cercammo invanò nell'interno dell'apparecchio; non vi trovammo altro che un vecchio ananasso sul quale subito affondammo i nostri denti. Ma ce ne incolse male, perchè poco dopo fummo assaliti da insistenti dolori di ventre, che, uniti alla monotonia della pioggia incessante, ci dettero la sensazione di essere ancora più miserabili e tapini.

Alle 12.30 la pioggia diminuì. Ne avevo abbastanza dell'isola di Campbell, e decisi di andarmene. Un'anatra ci svolazzò vicino e dovetti frenare i furori cinegetici di Campanelli, che voleva ancora aspettare che passasse a tiro per abbatterla con la pistola d'ordinanza.

— Se anche la butti giù — gli dissi — come fai a prenderla? In acqua non ti consiglio di gettarti, perchè ci possono essere dei coccodrilli che non hanno ancora fatto colazione, e tu saresti un buon boccone...

Questo argomento lo convinse. Riandammo allora col pensiero ad Otranto, al tempo della guerra, quando talvolta al tramonto, nelle giornate tranquille, si partiva insieme in volo a caccia di folaghe.

Egli era uno splendido tiratore: volando a pochi metri dall'acqua, io levavo stormi di folaghe ed egli dalla prua sparava fucilate, con un entusiasmo da Sant'Uberto; ritornavamo sempre a casa carichi di selvaggina.

Salpammo l'àncora con lunga e faticosa manovra, e, appena

in moto, essendo la marea discesa, andammo in secco; ma riuscii a distaccarmi con il motore e a decollare ugualmente.

La pioggia dirotta mi obbliga a tenermi a quota bassa, a 50 metri dall'acqua, spesso a 30, talvolta a 10.

Seguo gli alberi che disegnano la costa in tutte le sue anfrattuosità; ma la situazione è poco piacevole, perchè tra gli alberi e il mare è una zona fangosa di parecchie centinaia di metri. Se planassimo là dentro, anche a breve distanza dalla terra, subiremmo il supplizio di Tantalo, non essendo possibile transitare su quel mare di fango. Proseguo. Alle ore 13.15 scorgo Victoria Point, dove è un posto R. T. inglese, e dove sarebbe possibile ammarare, ma vedo in quel momento una leggera chiarita verso sud, e vado avanti ancora.

Ma la chiarita è illusoria, e poco dopo il tempo si fa talmente scuro e la pioggia così fitta che non si vede a più di 50 metri lontano.

Mi dirigo, sfiorando gli alberi della costa, in modo da non perderli di vista. L'acqua batte violentemente sul cristallo del parabrise, obbligandomi, per riconoscere la costa, a sporgere di tanto in tanto la testa in fuori; ma la visione dura solo qualche secondo, perchè a causa della velocità le gocce d'acqua mi colpiscono sul viso e mi accecano come aghi acuminati. La costa è irregolare e frastagliatissima, ed occorre vigilare continuamente per aggirarne le punte e seguirne le insenature. Un istante di distrazione può costarmi assai caro.

E non vi è altro sistema per andare avanti. Se abbandonassi la costa e proseguissi alla bussola, la deficiente visibilità potrebbe farmi cozzare improvvisamente contro un'isola, prima ancora di avere il tempo di virare. Nè è possibile ammarare, come avevo fatto la mattina, per il pericolo dei bassifondi.

Il motore, quasi abbia compreso la critica situazione nostra, gira con ritmo regolare e preciso. Non avendo esso alcuna capottatura, è colpito in pieno dall'acqua, ma si comporta bene lo stesso.

Siamo fradici fino alle ossa. Io sento un rivoletto scendermi dal collo giù per il filo della schiena, e mi dà una sensazione fisica quasi gradevole perchè contribuisce a mantenere più desta la mia sensibilità.

In altri voli sotto la pioggia non ci era mai accaduto di bagnarci in quel modo!

Chi voglia rendersi conto delle particolari condizioni del mio spirito in quel momento, immagini un tiratore al bersaglio nell'istante che lascia partire il colpo: le facoltà del suo cervello sono tutte concentrate nell'occhio che segue la mira e nei suoi nervi che debbono premere il dito sul grilletto.

Più che vedere, i miei occhi cercavano d'intuire, attraverso il velo fitto dell'acqua, il contorno della costa; i miei nervi non funzionavano che per rendere più pronte le mani ed i piedi nell'agire sul volante e la pedaliera di manovra.

E questa mia tensione doveva prolungarsi finchè non fosse superato quel pericolo.

Spesso invocavo nel mio intimo il Dio che anima la natura e le sue meteore e che, per i suoi misteriosi voleri, aveva creato le circostanze che mi avevano condotto là in quel tempo, in quel momento e verso quella mèta.

Nei miei appunti trovo che la fase più acuta durò dalle 14 alle 15: un'ora che mi parve un secolo.

Finalmente alle 15 la costa si comincia a distinguere e si comincia a vedere anche uno squarcio d'orizzonte. La fine!

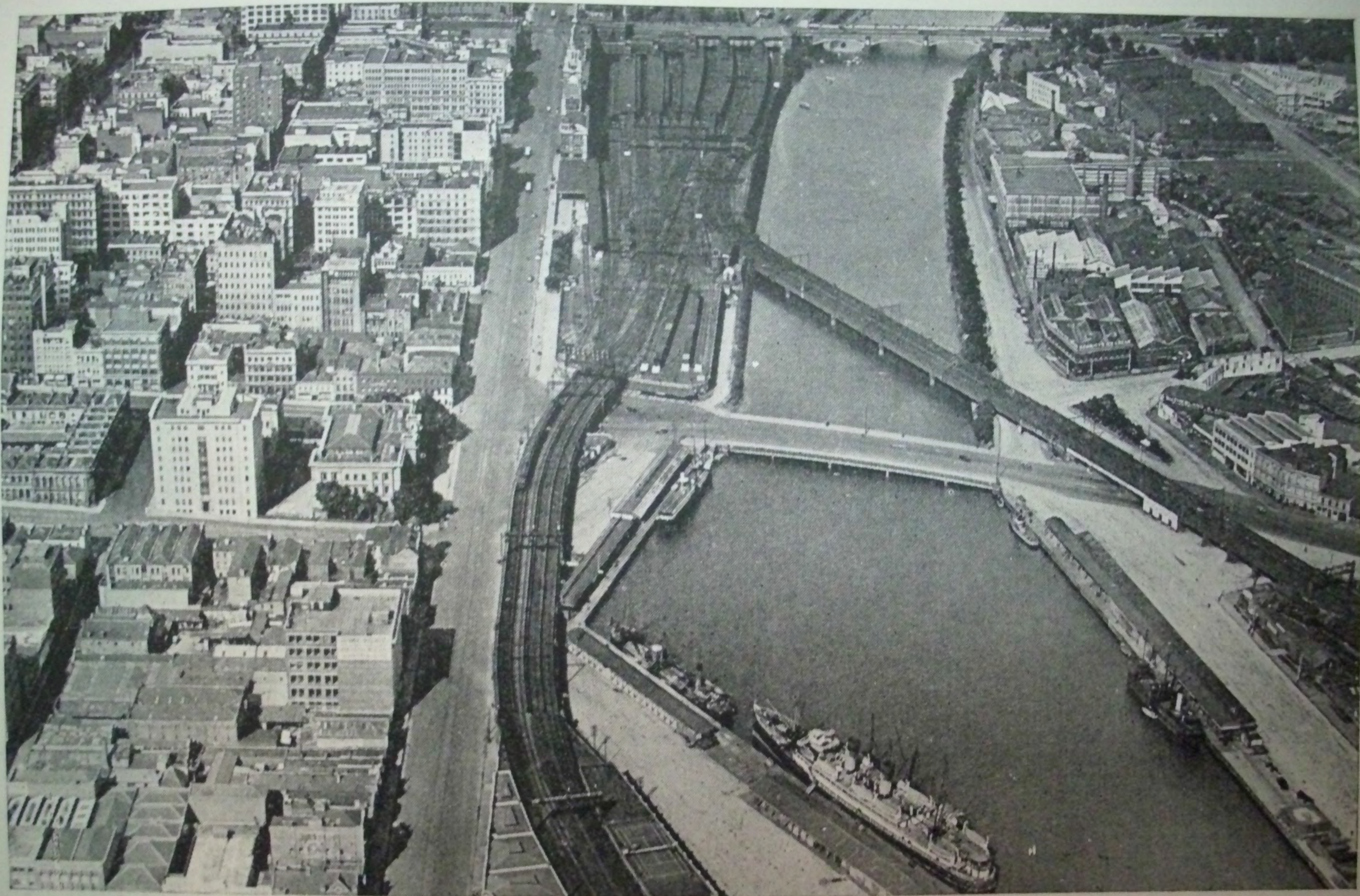
Impetuose raffiche ci salutano con un ultimo rabbioso addio. Mi volto indietro a rimirare, e non posso esimermi da un moto di sorpresa: neri e plumbei cumuli di nubi nascondono come un enorme sipario il cammino percorso. Anche Campanelli si volta. Ci scambiamo uno sguardo nel quale sono tutte le nostre impressioni. Non credevamo quasi di essere riusciti a passare di là.

La navigazione procede ora non più nella pioggia; siamo ancora alquanto sballonzolati fino a Puket, dove ammaro alle 15.20 nei pressi di un piroscafo, ormeggiandomi ad una boa con bandiera, che era stata evidentemente preparata per noi.

A causa dei bassifondi, che si estendono al largo dalla riva, il posto di fonda dell'apparecchio era distante da terra; attendendo che un motoscafo ci venisse a rilevare, gustammo come forse non mai una tenue sigaretta.

Il punto più critico della traversata dall'Italia a Melbourne

Melbourne vista a volo d' uccello

Melbourne: I quartieri centrali

Melbourne: Il fiume Yarra

Tra gli alunni delle scuole di Melbourne

era ormai un ricordo. Ora potevo contare di giungere senza fallo alla mèta. Da Puket in giù, il tempo, secondo le previsioni e l'andamento della stagione, sarebbe sempre più migliorato.

Scendendo verso l'Equatore i Monsoni dell'ovest cominciavano ora a indebolirsi e a farsi sempre meno sentire, fino a quando, nell'Arcipelago della Sonda, saremmo entrati nella zona degli Alisei.

Giunse infine un motoscafo. A bordo era un ufficiale siamese, vestito dalla cintola in giù con brache di seta azzurra e calze lunghe, secondo la moda siamese. Egli ci annunziò che eravamo attesi dal Governatore. Questi gentilmente ci aveva fatto approntare appositamente una piccola casa sulla riva del mare, poichè in città non esistevano alberghi.

Mi reco a far visita al Governatore, il quale mi presenta alla moglie e alla figlia; quest'ultima, uscita da un educandato di Penang, parla un po' il francese, e fa da interprete. Debbo porre la mia firma in alcuni albums: segno che anche le piaghe della civiltà mondana moderna erano diffuse fin quaggiù.

Il giorno seguente, svegliandomi, vedo sulla parete della stanza un grosso ragno a otto zampe: cattivo presagio, dicono. Infatti la giornata non fu davvero buona. I rifornimenti vanno per le lunghe: è assai difficile trasportare la benzina e l'olio dai magazzini alle imbarcazioni, perchè la bassa marea impedisce a queste di attraccare alla riva. Mentre si lavora al rifornimento, il Governatore, molti Europei e migliaia di curiosi sono attorno a noi. Faccio il carico completo, perchè è mio intendimento di percorrere in un solo volo i 1100 chilometri che mi separano da Singapore; viceversa, finisco col perdere ancora un giorno!

Campanelli dà una buona lavata col petrolio al motore, che cominciava già a far ruggine per l'abbondante pioggia presa durante il viaggio, ingrassa i comandi e ripulisce alla meglio l'interno dell'apparecchio, assai sudicio e disordinato.

Appena pronto, cerco di decollare, ma dopo molti tentativi infruttuosi, causa il caldo e il troppo carico, decido di alleggerirmi scaricando benzina. Prima di ritentare la manovra ritorno sulla boa. Si perde altro tempo perchè bisogna mandare a prendere a terra i recipienti ove mettere la benzina scaricata. Intanto mi accorgo di una perdita al serbatoio dell'olio.

Rinvio quindi la partenza all'indomani per permettere anche questo lavoro di riparazione, che viene eseguito dal motorista, nell'officina di una miniera di stagno messa a nostra disposizione, molto gentilmente, dal direttore.

Grande fu la delusione di quanti erano accorsi intorno a noi per assistere allo spettacolo della nostra partenza. Bisogna notare in proposito che, per quanto io abbia sempre evitato di fissare un'ora precisa, appunto perchè le mie manovre non fossero inceppate dalla folla di curiosi, ad ogni partenza, specialmente nei paesi dove non avevano mai veduta una macchina da volo, correvano immancabilmente avidi spettatori i quali, come se assistessero a un lavoro teatrale, si mettevano di malumore se un qualunque inconveniente mi obbligava a ritardare o addirittura a rinviare la partenza. Essi si sentivano allora privati dello spettacolo che si attendevano, e non ricompensati del tempo perduto e della spesa affrontata per venirlo a vedere.

Ciò mi toglieva talvolta un pochino di quella serenità assoluta, di cui avevo bisogno per le decisioni da prendere. Confesso che mi addolorava essere obbligato a un ritardo o un rinvio; ma feci sempre forza a me stesso e preferii sempre essere magari poco brillante nei rispetti del pubblico che prendere una decisione intempestiva. Penso infatti che qualche volta, se non avessi ritardato la partenza, anche solo di qualche ora, mi sarei certo trovato poi in gravi situazioni, che avrebbero potuto compromettere il mio viaggio, oppure obbligarmi a soste più lunghe.

Costretto, dunque, a rimanere, mi recai la sera nel « cottage del direttore della miniera, dove incontrai amabili signore australiane, che mi affidarono varî saluti per i loro amici di Melbourne.

Il giorno seguente il serbatoio dell'olio fu rimesso a posto. Alle 9.30 decollai agevolmente, con l'apparecchio più leggero per effetto della benzina scaricata; feci un giro sulla città, come avevo promesso al Governatore, e misi in rotta per Penang.

Dopo tanti giorni di ansie ebbi finalmente una navigazione tranquilla e pacifica. Ammarai a mezzodì a Penang, mentre il tempo cominciava di nuovo a guastarsi.

Il pomeriggio a Penang fu gravido di lavoro per Campanelli,

perchè il serbatoio dell'olio, riparato a Puket, perdeva ancora, e bisognò smontarlo e saldarlo di nuovo. Questa volta fu applicato al fondo un conveniente rinforzo di rame.

Nella sera il tempo si mise a burrasca, e credetti opportuno di cambiare ancoraggio. Per mezzo di un solido motoscafo della Capitaneria rimorchiai l'apparecchio proprio in faccia all'hôtel dove ero alloggiato e che sorgeva sulla riva del mare. Potevo così dalla finestra della mia camera sorvegliare agevolmente la macchina.

Verso sera, quando i lavori furono finiti, feci un giro in automobile per questa isola meravigliosa chiamata la Ceylon di Malacca; ma ben poco potei vedere a cagione della oscurità notturna. Ricordo solo, come in un sogno, che attraversai parchi e giardini ricchi di una magnifica, lussureggiante vegetazione.

Il 24 maggio, alle 8, decollo e metto in rotta per Singapore. Il tempo è buono, e un pittoresco paesaggio si svolge sotto di noi, lungo le coste della penisola di Malacca.

Alle ore 11.45, all'estremo della penisola siamo anche qui còlti da un forte temporale, che doveva essere, la Dio mercè, l'ultimo. Diminuisco la quota per passare al disotto di esso. Riceviamo anche qui un generoso battesimo di acqua.

A mezzodì tra le nubi avvisto Singapore! Il cuore mi palpita di gioia: era l'estremo lembo del continente asiatico, era la fine della parte più dura del mio viaggio.

Altre difficoltà di altra natura mi attendevano ancora. Tredicimila chilometri con varie vicende erano stati percorsi. Ne mancavano circa diecimila per raggiungere la mia prima mèta: Melbourne. I cattivi tempi erano finiti. Lunghi percorsi erano ora da compiersi sulla solitudine sconfinata del mare.

In distanza, verso l'isola di Sumatra, il temporale imperversava sempre e fulmini tortuosi solcavano i neri cumuli di nuvole.

Su Singapore era invece un raggio di sole.

Mentre ammaro, ha luogo una regata a vela: io faccio un giro sulle bianche vele, e vedo gli equipaggi che festosamente mi salutano.

Mi ormeggio nell'Empire Dock, dove il Vicegovernatore con la sua famiglia è venuto a salutarci, insieme con il Console e i pochi italiani della colonia.

È l'anniversario della nostra entrata nella guerra mondiale.

VI.

NELL'ARCIPELAGO DELLA SONDA

Da Singapore a Broome, primo porto australiano, la rotta doveva svolgersi in gran parte lungo le isole di dominio olandese nell'Arcipelago della Sonda, con uno sviluppo di circa 4200 chilometri in cinque tappe, di cui la prima e l'ultima, Singapore-Batavia e Kupang-Broome, della lunghezza di circa 1000 chilometri ciascuna, e le altre intermedie Batavia-Surabaya, Surabaya-Bima e Bima-Kupang, di lunghezza variabile fra i 700 e gli 800 chilometri.

L'Arcipelago della Sonda è dominato dai venti oceanici Alisei e Monsoni, i quali si alternano, creando due sole stagioni distinte: la piovosa e la secca, con una temperatura media costante di circa 32° centigradi. La stagione secca va dall'aprile all'ottobre, nel quale periodo si hanno gli Alisei di sud-est, dominanti specialmente nelle zone elevate dell'atmosfera e alquanto deboli nelle zone inferiori.

Potevo quindi contare su di un periodo di buon tempo.

Andavo ora attraversando una delle regioni più belle e più ricche del mondo, ma l'assillo di riguadagnare il tempo perduto nella traversata dell'India e della Birmania non mi permetteva di soffermarmivi a lungo.

Lasciai Singapore, col carico completo di combustibile, il 25 maggio, alle ore 8 del mattino, e raggiunsi Batavia alle 3 del pomeriggio, dopo circa sette ore di navigazione.

Alle 9.10 tagliai l'Equatore. Le consuetudini navali vogliono che il passaggio della linea equatoriale sia celebrato con una piccola festa dedicata a Nettuno. Noi ci limitammo a stappare una modestissima bottiglia di birra, con la quale salutammo la nostra entrata nell'Emisfero sud.

Sorvolai l'Arcipelago della Linga e lo stretto di Banca, tra l'isola di Banca e l'isola di Sumatra, e per il resto della rotta navigai sempre fuori vista della costa. Ebbi qualche leggero acquazzone e tempo generalmente nuvoloso, ma in sostanza abbastanza buono. Soltanto un po' di vento da sud-est rallentò alquanto la mia velocità.

Quando mi trovai sulle cosidette Mille Isole, che sono una infinità di piccoli scogli disabitati a NW di Batavia, ero perfettamente in rotta, segno che la correzione data da me alla bussola per compensare la deriva dovuta al vento di SE era stata perfettamente opportuna: me ne rallegrai non poco. Planai a Tanjong Priok, che è il porto commerciale di Batavia, distante circa una diecina di chilometri dalla città, e feci ricoverare l'apparecchio negli hangars dell'aviazione della Marina Olandese, che trovansi appunto nel porto.

Con le autorità erano a ricevermi gli artisti di una compagnia d'opera italiana, che si trovava in quei giorni a Batavia per un corso di recite.

Fummo colmati di fiori e bersagliati dai fotografi.

La nostra tenuta allo sbarco non era invero molto corretta, poichè fin da Bombay, causa l'intenso calore (vi era a terra, in generale, una temperatura media fra i 35 e i 40° centigradi), avevamo preso l'abitudine di navigare in maniche di camicia, anche perchè la manovra di messa in marcia del motore ci faceva sempre traspirare enormemente. In volo poi, alla quota media di 1000 metri, s'incontrava una temperatura di circa 25°. Dopo pochi minuti di volo, la ventilazione dovuta al moto asciugava gli abiti, e si stava allora perfettamente bene; portavamo però sempre delle camicie di lanetta leggerissima o di seta. Ci riusciva anche molto utile l'elmetto speciale di sughero che ci aveva regalato il Ministero dell'Aria Britannico, e che ci proteggeva benissimo dal

sole, che, nel clima tropicale, è ritenuto micidiale perchè ricco di raggi ultravioletti.

A Batavia decisi di rimanere fermo un giorno per dare la solita buona rassettata al motore e all'apparecchio, che non avremmo poi avuto più modo di ricoverare in un hangar fino a Melbourne. Furono cambiate tutte le candele con altre nuove, avendo quelle vecchie già subìto circa 90 ore di volo, e fu ridipinta l'elica.

L'ammiraglio comandante in capo delle forze della Marina da Guerra distaccate nelle Indie Olandesi fu, insieme con tutti i suoi dipendenti, molto generoso ed ospitale. Ebbi da lui alcune carte che mi occorrevano specialmente per la rotta di ritorno lungo le coste della Nuova Guinea e attraverso le Molucche. Mi offerse con molta cortesia e spirito cavalleresco l'appoggio delle sue unità da guerra; offerta, che pur apprezzando moltissimo, declinai ringraziando.

C'era a Batavia un piccolo gruppo d'italiani, che ci fece grandi feste. Alcuni, per vederci, vennero perfino da Bandoeng, che trovasi all'interno dell'isola, circa 150 chilometri a SE di Batavia, su di un altipiano circondato da vulcani; Bandoeng gode fama di essere per il suo clima fresco e salubre un posto climatico di primissimo ordine.

Mi rincrebbe di non potermi trattenere più a lungo in questa isola meravigliosa, gemma dell'impero coloniale olandese.

Gli abitanti di Giava, che superano oggi i trenta milioni ed aumentano annualmente di circa 500.000 anime, sono in maggior parte di razza malese; essi parlano tre dialetti diversi, secondo il rango sociale dell'interlocutore.

Gli europei sono pochissimi e per la maggior parte olandesi; naturalmente, dominano e dirigono le industrie e i commerci della colonia, che è la fonte principale della ricchezza dell'Olanda moderna.

Fortunato paese l'Olanda! Dopo aver acquistato dai portoghesi nel secolo XVII questo vasto dominio e averlo mantenuto con varia vicenda attraverso i secoli, essa ne ritrae oggi, con una organizzazione moderna e intelligente, materie prime e prodotti diversi in quantità ingentissime.

Il valore e l'importanza dell'impero coloniale olandese è tale da trovarsi al secondo posto tra i dominî coloniali del mondo, dopo quello inglese. In linea relativa poi, è ancora maggiore, considerando che l'Olanda conta solo sette milioni di abitanti, i quali fruiscono di siffatta ricchezza e potenza senza avere neppure l'aggravio di proporzionate spese militari!

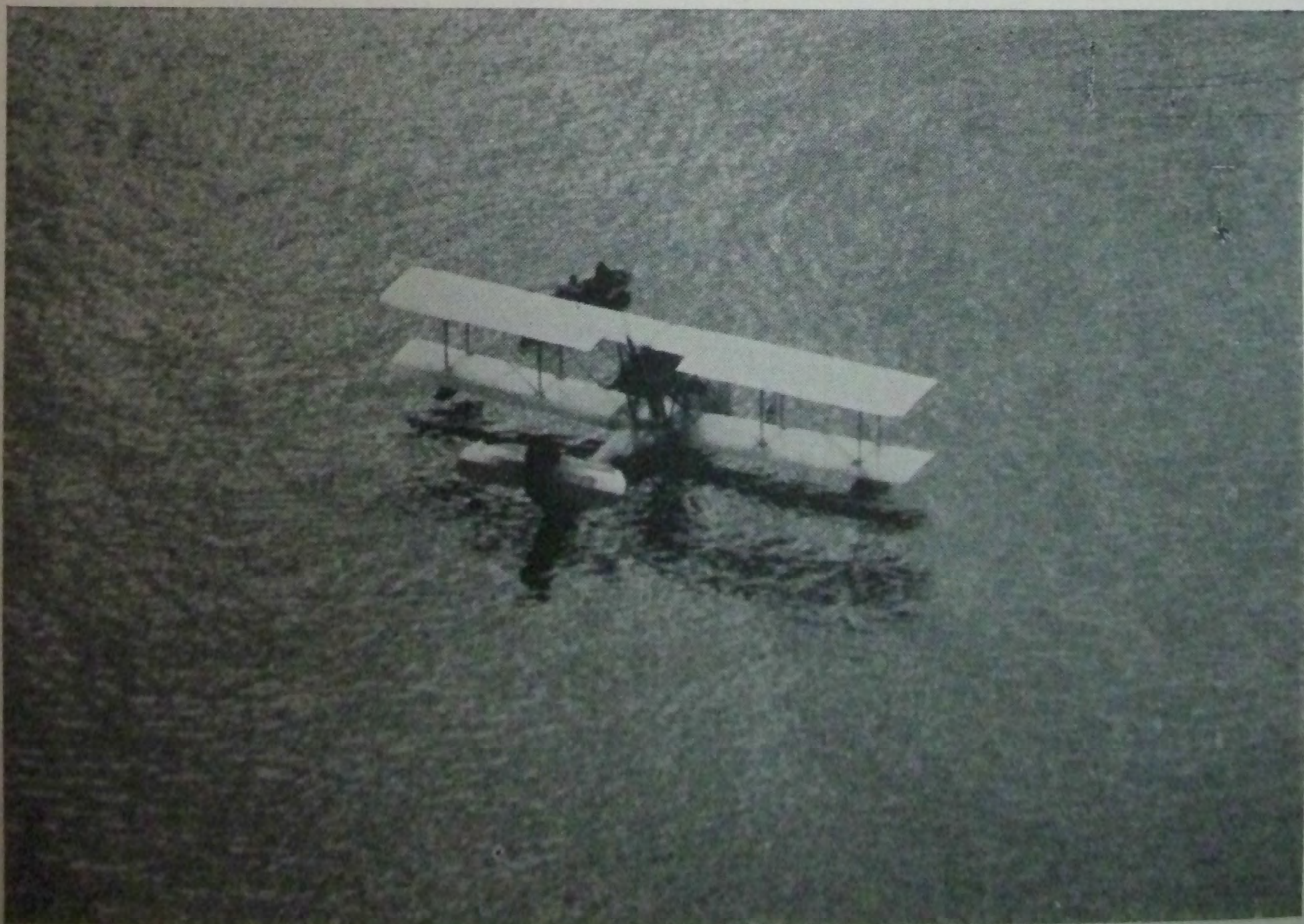
L'isola di Giava, come tutte le altre dell'arcipelago della Sonda, in cui i vulcani attivi superano il centinaio, è di origine vulcanica. Miniere d'oro, rame, stagno, ferro, carbon fossile, sorgenti di acque termo-minerali abbondano dovunque. Il caldo e l'umido favoriscono ogni manifestazione della vita; e si trovano nell'isola le specie più varie e numerose di animali e di piante, che giungono per alcune famiglie a proporzioni eccezionali. Non sono rari i coccodrilli lunghi sino ad 8 o 10 metri, assai difficili ad uccidere perchè quasi invulnerabili alle ordinarie palle di fucile. Avviene però che, anche se non gravemente colpiti, tali mostri vengono a morte dopo qualche tempo, perchè dissanguati dalle sanguisughe che si attaccano al bordo delle ferite. Pescicani voracissimi infestano il mare, tanto che per godere della frescura delle acque sono state costruite a Batavia apposite piscine per i bagnanti.

Le foreste sono infestate da tigri, pantere nere, gatti selvatici, serpenti di dimensioni enormi come i pitoni e i boa. Scorpioni e altri insetti velenosi, di ogni forma e misura, si annidano nelle giuncaglie e insidiano la vita dei passanti. Pipistrelli grossissimi ed infinite varietà di uccelli popolano l'aria.

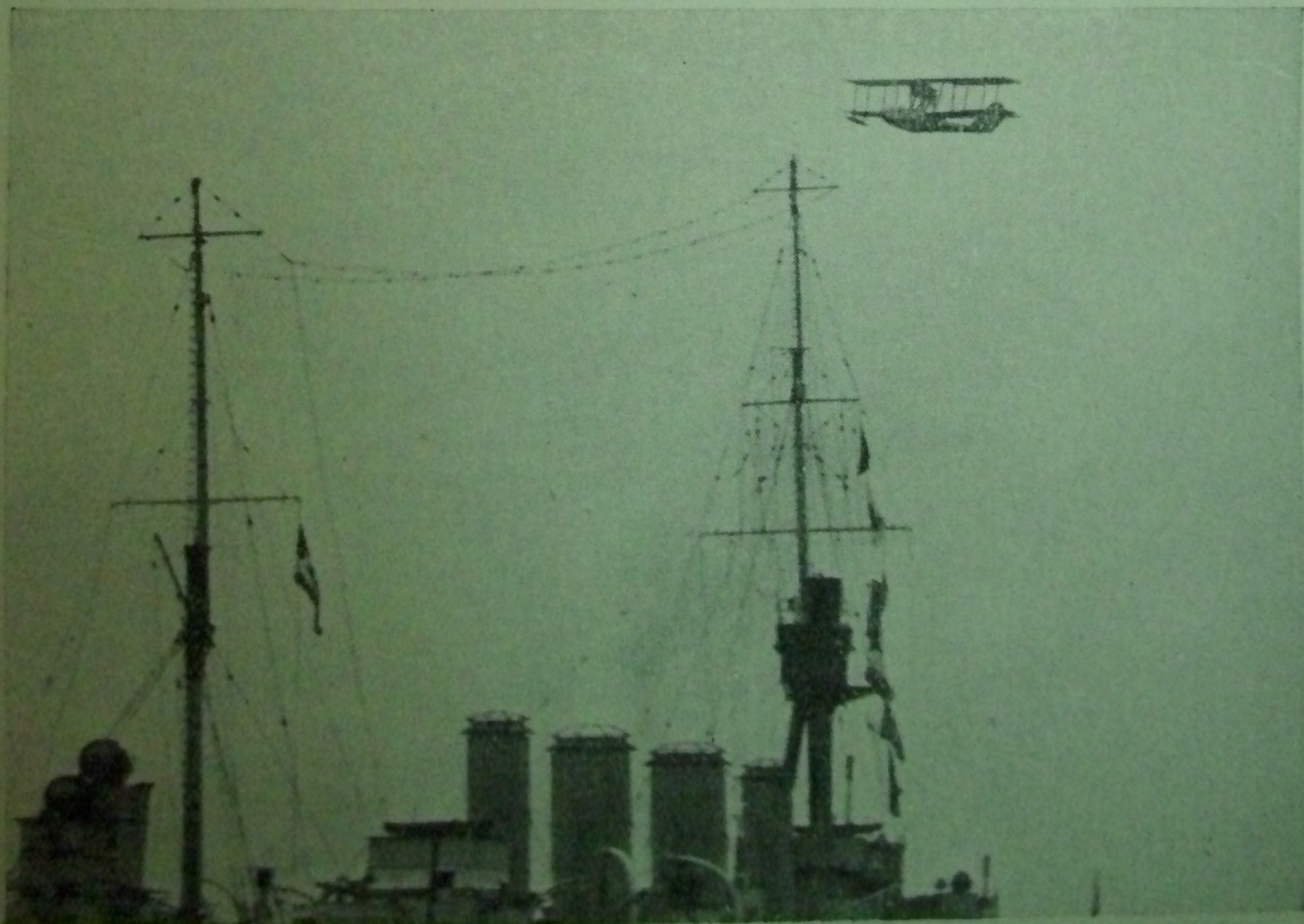
Una caratteristica della fauna di queste isole è data specialmente dai veleni: esistono molte varietà di pesci e altri animali velenosissimi; gli indigeni cacciano e pescano con i veleni, e fra le loro armi è il famoso « kriss », sorta di pugnale avvelenato dal manico arcuato. Presso alcune tribù di aborigeni Negriti e Papuasi dell'interno, l'accusato d'un delitto o d'una colpa è sottoposto ad una specie di giudizio sommario, che consiste nel fargli ingurgitare una tazza di veleno. Se il paziente la rigetta, è innocente; se invece ne muore, è segno che era colpevole.

Ma tali genti vanno sparendo. I Malesi sotto l'influenza della civiltà occidentale migliorano e progrediscono, e Batavia è una

Melbourne: Tra gli alunni della Princes Hill School

Melbourne: Campanelli portato in trionfo

Melbourne: L'apparecchio pronto a riprendere il volo

Si imbarcano le provviste prima di spiccare il volo da Melbourne

Sydney: La folla attende

Sydney: Sorvolando un incrociatore australiano

metropoli moderna e civilissima. Esiste perfino a Batavia un Aeroclub, che si propone l'incremento della comunicazioni aeree tra le isole. Il presidente dell'Aeroclub, durante un banchetto in nostro onore, mi espose i suoi progetti di linee aeree, progetti che avevano suscitato molte e vivaci discussioni, specialmente circa i velivoli da adottare, se aeroplani o idrovolanti. Gli dissi che erano preferibili gli idrovolanti, tenuto conto che le isole, essendo ricche di insenature e di porti, avrebbero permesso con poca spesa di assicurare l'approdo degli idrovolanti quasi dappertutto, mentre non vi era la stessa possibilità adoperando aeroplani. Seppi di poi che si erano attenuti a questo avviso.

Il giorno 26 maggio trascorse in lavori varî al motore e allo scafo per mettere bene in ordine l'apparecchio, prima di affrontare il passaggio del mare di Timor.

Il 27 maggio di buon'ora andai a Tanjong Priok, dove si erano anche recati l'Ammiraglio Olandese, il Console e tutta la colonia italiana per salutarci.

Alla partenza avvenne un incidente che per poco non ebbe gravi conseguenze. La manetta del contatto sembrava fosse allo zero, viceversa era spostata di qualche decimo di millimetro, e quindi, non appena Campanelli toccò l'elica per dare la compressione, il motore partì improvvisamente; e s'egli non fosse stato molto svelto a gettarsi indietro e saltare in acqua, avrebbe potuto essere sfracellato dall'elica; invece per la sua presenza di spirito se la cavò soltanto con un involontario e non gradito bagno.

Quelli che erano attorno in attesa di vederci partire, impressionati dell'accaduto, non avevano messo in dubbio che il motorista si fosse ferito; ma quando lo videro nuotare come un pesce, con il suo bravo cappello a fungo sulla testa, se ne rallegrarono vivamente.

Campanelli riuscì ad issarsi a bordo con qualche fatica a causa dei vestiti bagnati, e io non fui tranquillo finchè non lo vidi completamente all'asciutto, poichè temevo i pescicani.

Ritardai la partenza per permettere a Campanelli di cambiarsi, e così alle 12 lasciai Batavia, dirigendo direttamente su

Surabaya, tagliando a quando a quando la costa e a quando a quando passando al largo di essa.

L'isola di Giava è veramente un'isola superba. Si vedevano da lontano, coronate da nubi, altissime catene di montagne e di vulcani, dall'aspetto maestoso; fra essi l'enorme cuspide del Selamat, vulcano attivo alto circa 4000 metri.

Passai sopra il canale fra l'isola di Madura e Giava e alle 5 arrivai a Surabaya, dove trovai anche alcuni italiani che ci fecero cordiali e festose accoglienze.

Ci ormeggiammo presso l'idroscalo della Marina Olandese, ancora in costruzione. Da un motoscafo che venne ad aiutarci sentimmo ad un tratto chiamare con accento esotico:

— Campanelli! Campanelli!

— Hai degli amici anche qui? — domandai meravigliato al motorista.

Egli si voltò rapidamente e riconobbe subito in colui che l'aveva chiamato un suo collega dell'aviazione olandese, col quale aveva fatto amicizia l'anno precedente in Olanda, in occasione di una nostra gita in volo colà. Il mondo è piccolo! Non sto a ridire le effusioni di gioia fra quei due, che si rivedevano in un luogo così lontano e imprevisto.

Rimandai i rifornimenti al mattino seguente, 28 maggio. Quella mattina decollai perciò un po' tardi, verso le 11.35. Dopo circa un'ora di cammino ebbi una strana preoccupazione: mi sembró di sentire l'apparecchio troppo leggero e, poichè non avevo controllato personalmente il rifornimento, volli ammarare per misurare la quantità di benzina che avevo a bordo; temevo che, allontanandomi troppo da Surabaya l'eventuale deficienza di benzina potesse diventare un male irreparabile. Ammarai quindi a ridosso di una insenatura presso l'estremità orientale dell'isola di Giava. Ma la verifica mi rassicurò, ridecollai immediatamente.

Passai in vista dell'isola di Bali e successivamente di Lomhok, lasciandole sulla destra. La costa era coperta da un basso strato di nuvole bianche, al disopra delle quali si vedevano sporgere gli altissimi coni di numerosi vulcani. Il tempo fu ottimo, turbato solo da un leggero temporale, verso le ore 14.

Costeggiai l'isola di Sumbawa, sulle coste della quale avvistai dall'alto alcuni squali di dimensioni enormi, e alle 16.50 ammarai a Bima, un magnifico golfo lungo circa 15 chilometri e largo 4, aperto solo al nord da un piccolo stretto passaggio: un vero ideale campo di ammaraggio per idrovolanti ed ottimo rifugio per le navi.

Un radiotelegramma inviato da Surabaya aveva annunziato erroneamente il nostro arrivo per mezzogiorno, e fin dalla mattina una folla curiosa e paziente si era riversata sulla spiaggia nell'attesa dello spettacolo nuovo.

Naturalmente, a Bima, piccolo paese con pochissimi europei, non esistevano alberghi, e perciò fummo gentilmente ospitati nella residenza del Rajà malese, il quale ci trattò con somma cortesia.

Al Governatore Olandese non parve vero di vedere delle persone civili, cosa che raramente gli capitava, e ci accolse con grande effusione.

Egli ci narrò che qualche anno prima era passato di là il famoso aviatore australiano Ross Smith, che si recava da Londra in Australia, con un grosso aeroplano bimotore. La partenza dal campo di atterraggio era stata difficile ed emozionante a causa del fango nel quale affondavano le ruote dell'apparecchio, tanto che avevano dovuto stendere una specie di corridoio di stuoie sulle quali l'aeroplano aveva potuto correre per spiccare il volo. Voglio far notare che questi inconvenienti non possono succedere con gli idrovolanti.

Intanto il caldo cominciava a diminuire di intensità, tanto che la notte si poteva dormire senza ricorrere al ventilatore.

Il giorno seguente ci mettemmo di buon'ora al lavoro per rifornire l'apparecchio. Un radiotelegramma da Kupang, la nostra prossima tappa, mi avvertì che una delle latte di olio del nostro rifornimento era arrivata colà rotta e mezza vuota. Così, per ogni buon fine, ne portai a bordo un'altra di rispetto.

Alle 10 lasciai Bima, salutato da tutta la popolazione che, per vederci partire, si era affollata sulla spiaggia, come il giorno precedente. Il tempo era buono e sereno. Passai tra Sumbawa e l'isola Sangeang, che ha la forma di un enorme cono di rocce nere basal-

tiche uscente dalle acque. Sorvolai altre piccole isole tra Sumbawa e Flores, e alle 11 circa, doppiato la Punta Kerita, che è a SW di Flores, feci rotta alla bussola per il Golfo di Kupang, navigando per circa tre ore fuori vista di terra.

Incontrai molto vento da SE, poichè gli alisei cominciavano allora a farsi sentire con più forza, e ciò mi ostacolò alquanto.

Kupang è una piccola città, dove ha residenza il Governatore Olandese dell'Isola di Timor. Egli aveva anche a sua disposizione un piccolo yacht che io, prima di ammarare, sorvolai, come sorvolai la città.

Alle 14.30 presi acqua, ma il vento nella rada era girato a NE, e il mare ci investiva con forti incappellate. Capii che il posto era poco rassicurante, ma non vi era altro da fare, poichè la benzina era lì.

Appena fermai il motore, venne presso di noi un motoscafo che ci portò a bordo dello yacht che aveva nome *Gemma;* e su di esso al suono della Marcia Reale fummo ricevuti dallo stesso Governatore, che brindò al nostro viaggio con una coppa di champagne.

Non ci attendevamo tanto da un'isola così remota, e ne rimanemmo assai commossi.

Però tutto quel giorno, causa il mare agitato, non potemmo lavorare e ci limitammo a rinforzare l'ormeggio dell'apparecchio, facendoci dare un'àncora molto robusta dal comandante del *Gemma*.

Decisi di fermarmi ancora l'indomani, considerato che il rifornimento della benzina non si poteva fare in quel giorno per il cattivo tempo, e tenuto conto che ci attendeva una traversata in pieno mare di circa 1000 chilometri fino a Broome in Australia, prima della quale era prudente un attento esame del motore.

Fummo alloggiati in un piccolo albergo tenuto da un russo. In quale parte del mondo non si trovano oggi dei Russi?

La cena fu affrettata e magra, ma non per colpa del russo proprietario, il quale ci chiese vive scuse s'egli si trovava nella impossibilità di offrirci piatti migliori.

— Sapete — egli ci disse — la nostra povera cuoca malese stava pacificamente mondando delle patate nel giardino, quando si vide passare sopra, ad una diecina di metri di altezza, il vostro rumoroso aeroplano. Gettate le patate, corse dentro, gridando spaventata: « Il diavolo, il diavolo! » Ora è a letto.

— Ne sono dolentissimo, tanto più che anche noi ne soffriamo adesso le conseguenze.

— Ma questo non è niente, perchè la poveretta era incinta e...

— Ho capito; cosicchè ho sulla coscienza il peso di un mezzo omicidio.

Nostro commensale era un dottore, il quale mi confermò che molti indigeni si erano ammalati per lo spavento causato dalla mia svolazzata sui tetti, e ciò era naturale perchè a Kupang non erano mai stati visti dei velivoli, e molti abitanti ignoravano perfino questa nuova forma di progresso umano.

Il 30 maggio passai una brutta notte, perchè sognai di aver preso moglie! Era un cattivo presagio per la mia gita in Australia.

Levatomi di buon'ora, vidi con rincrescimento che il mare era ancora aumentato dal giorno precedente, e in quelle condizioni non si potevano fare i rifornimenti. Decisi allora di cambiare ancoraggio, trasferendomi circa dieci chilometri a ponente di Kupang, dove era una punta che offriva ridosso dal vento di NE.

Il *Gemma* era partito all'alba per la baia del Pellicano, a circa 20 chilometri da Kupang, per rifornirsi a un deposito di carbone che era colà.

Nel paese non c'erano che battelli e qualche barca a vela; quindi, soltanto il *Gemma* avrebbe potuto darmi un motoscafo per rimorchiarmi nel nuovo posto di fonda.

Mi recai dal Governatore, dal quale ottenni un biglietto con cui egli invitava il comandante del *Gemma* a mandarmi il motoscafo per rimorchiare l'idrovolante. Questo biglietto fu spedito a mezzo di un veliero, il quale impiegò tre ore per giungere a destinazione. Così solo nel pomeriggio riuscii ad avere il motoscafo e, con una manovra che durò due ore, potei portare l'apparecchio in uno specchio d'acqua più calmo, dove imbarcammo la benzina

e l'olio che intanto avevo mandato sul posto per mezzo di un autocarro.

Ma si fece tardi, e il lavoro fu terminato al chiaro di luna.

Lo specchio d'acqua si prestava anche per decollare.

Mi aveva preoccupato l'eccessivo consumo di olio avuto negli ultimi tempi, tanto che a Batavia, dopo sette ore di volo, ero arrivato con appena due litri nel serbatoio: ora, data la lunghezza della tappa che stavo per intraprendere, avevo deciso di portare altra riserva a bordo, e il motorista, molto ingegnosamente, riusciva a combinare un raccordo tra la pompa che doveva servire a vuotare l'acqua nella sentina e il serbatoio, così che potevamo mandarvi l'olio dentro, durante il volo, senza essere obbligati a scendere.

Contrariamente alla mia abitudine di segnalare in Italia solo l'arrivo, mandai quella sera a Roma un telegramma per avvisare della mia partenza, perchè pensavo che se ci fossimo perduti, almeno qualcuno lo avrebbe saputo.

Ricevetti anche un telegramma da Dilly, che è il capoluogo portoghese di Timor, così concepito:

« Gli abitanti e gli impiegati del Governo di Timor Dilly si congratulano con voi ed hanno il piacere di invitarvi a visitare Dilly passando per Broome ».

Ma la gita mi portava molto fuori della rotta, e dovetti declinare l'invito.

Il 31 maggio ci recammo a bordo di buon'ora. Erano le tre e mezzo; il sole non si era ancora levato; perdemmo molto tempo per recarci alla baia dove era ormeggiato l'apparecchio, perchè lo chauffeur malese, che si era impegnato di portarci, venne con molto ritardo. Alle nostre osservazioni egli replicò che trovava stupido che noi, avendo tutta una giornata a disposizione, ce ne andassimo così di buon'ora!

Scorsi alla luce crepuscolare parecchie comitive accampate sulla spiaggia presso cui era l'apparecchio: esse mi fecero un affettuoso « hurrà » di addio.

Era l'ultimo saluto del vecchio mondo!

Il decollaggio fu molto lungo e poco agevole, essendo l'apparecchio stracarico di benzina e di olio. Il vento veniva da terra, e dovetti flottare a lungo per portarmi al largo ed avere spazio sufficiente.

Riuscii a mettere l'apparecchio sul « redan » contro vento, ma quando questa prima parte della manovra fu compiuta, mi trovai quasi a terra. Dovetti allora fare una conversione di circa 90° sulla sinistra sempre sul « redan », e finalmente potei distaccarmi dall'acqua.

La mia rotta era tracciata direttamente per Capo Lévêque, che è l'estremità nord della Dampier Land (Australia).

Per avere il rombo preciso di bussola, per il quale dovevo dirigere, governai esattamente tra punta SW di Timor e l'estremità est dello scoglio Usi, presso l'Isola di Rotti. Tale allineamento corrispondeva alla rotta vera Kupang-Capo Lévêque. Mi risultò così il rombo bussola 190°.

Ma il vento abbastanza fresco mi faceva scarrocciare sulla dritta. A lume di naso, non avendo strumenti speciali, calcolai a circa 10° la deriva, cosicchè in definitiva governai per il rombo bussola 180°. Alle 6.45 misi in rotta. Il cielo era sereno. Il vento di SE aveva levato un po' di mare.

Alle 7.30 perdei di vista di poppa le ultime isole dell'Arcipelago, e mi trovai in pieno mare. Campanelli ogni tanto pompava adagio adagio olio dalla latta del serbatoio, per mezzo della sistemazione che egli stesso aveva eseguita e che funzionava perfettamente.

Passando sul banco di sabbia nominato Ibernia Riff, controllai che non v'era nessuna correzione da fare alla rotta; segno che il calcolo della deriva era giusto.

Alle 8.30 lasciai sulla diritta altri due scogli, West e East Islands appena emergenti dall'acqua. Poco dopo notai che il vento di SE era alquanto scemato, e diminuii allora di 5° la correzione per la deriva. Navigavo a circa 500 metri sul mare, ma alle 10 circa, essendo il sole salito sull'orizzonte e la temperatura dell'aria aumentata, portai la quota ad 800 metri per mantenere nei giusti termini la temperatura del radiatore.

Il mare era deserto. A causa delle secche, dei banchi corallini che qua e là affiorano alla superficie delle acque, e degli scandagli incompleti, la navigazione marittima in quei paraggi non è sicura, cosicchè nessuna linea regolare passa di là.

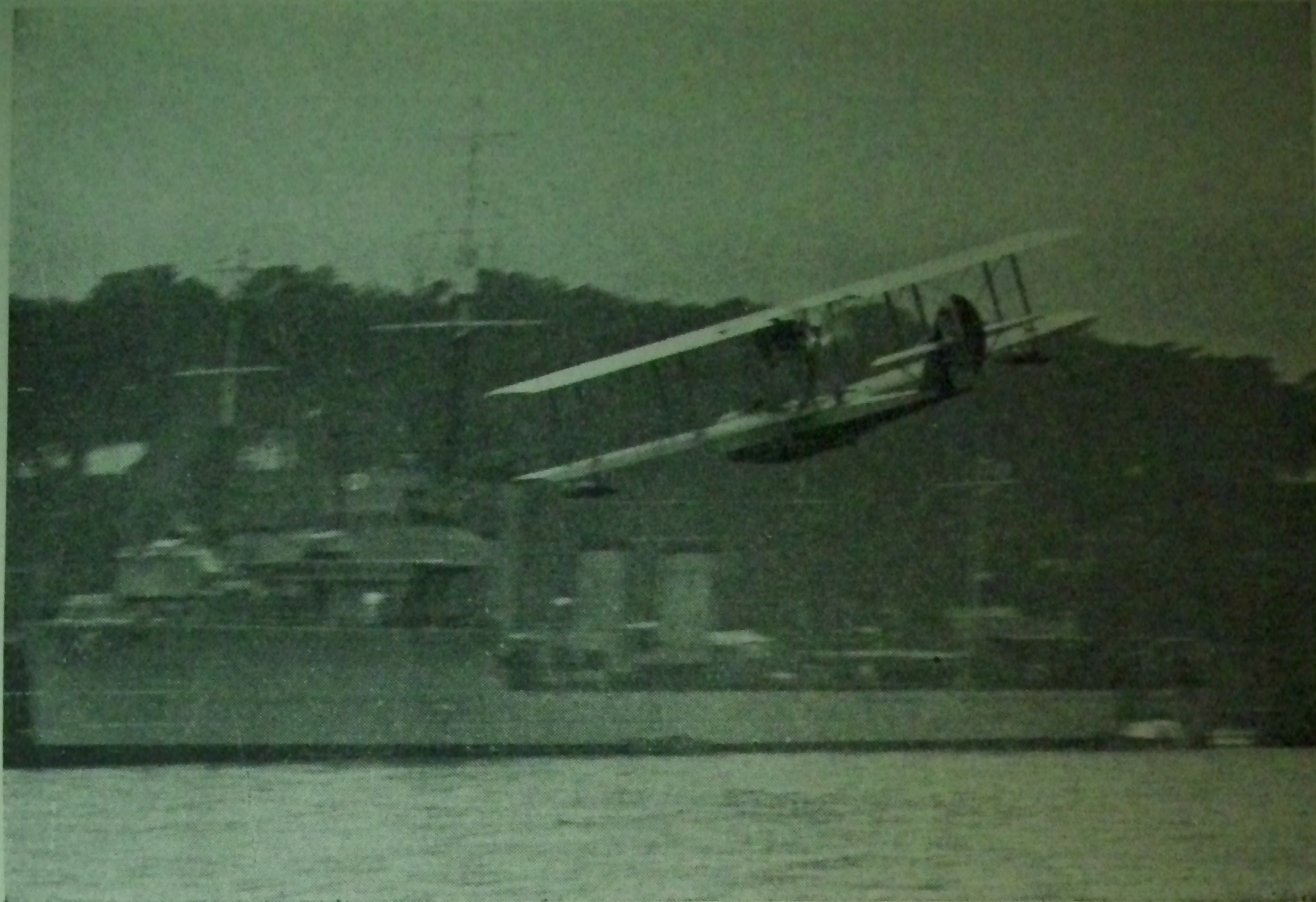
I miei occhi si posavano quindi su acque vergini allo sguardo umano. Mi sentivo così, in quella completa solitudine, come tagliato fuori dal resto della terra. La patria, la mia casa lontana mi sembravano appartenenti a un altro mondo. Ma sentivo intanto la fierezza di trovarmi in una situazione quale pochi hanno mai avuto la ventura di conoscere. Era poi strano che mi tornassero alla mente, in quell'ora, episodî insignificanti della mia vita passata, e nello stesso tempo il mio cervello avesse come una lucidità insolita per tutto quanto si riferiva alla rotta.

La solitudine e l'immensità di quel mare, sopra il quale noi eravamo come un atomo lanciato alla velocità di 160 chilometri orari dal vecchio al nuovissimo mondo, donavano al mio spirito quasi un senso di liberazione da tutte le affannose lotte, insidie, meschinità della vita nel consorzio umano, serbandogli una serenità singolare.

Intanto il mio fido Campanelli, finito di pompare l'olio, data un'occhiata di soddisfazione al motore, che era oramai diventato come una sua creatura, sgranocchiava tranquillamente alcune frutta, con la stessa noncuranza con cui avrebbe fatto accompagnandomi in una gita tra Napoli e Capri.

Alle dieci circa vidi dall'aspetto della superficie del mare che il vento da SE era aumentato nuovamente, e allora corressi di nuovo la rotta per il rombo di bussola 180°.

Alle 10.45 passo sullo scoglio Adele, che rimane a circa 140 chilometri a nord di Capo Lévêque, il motorista mi avverte che si vede una fuga d'acqua alla camicia del cilindro poppiero destro. Ciò mi desta qualche preoccupazione; ma vedo che la fuga è piccola, perchè la temperatura dell'acqua si mantiene bene: si può andare avanti ancora per un pezzo.

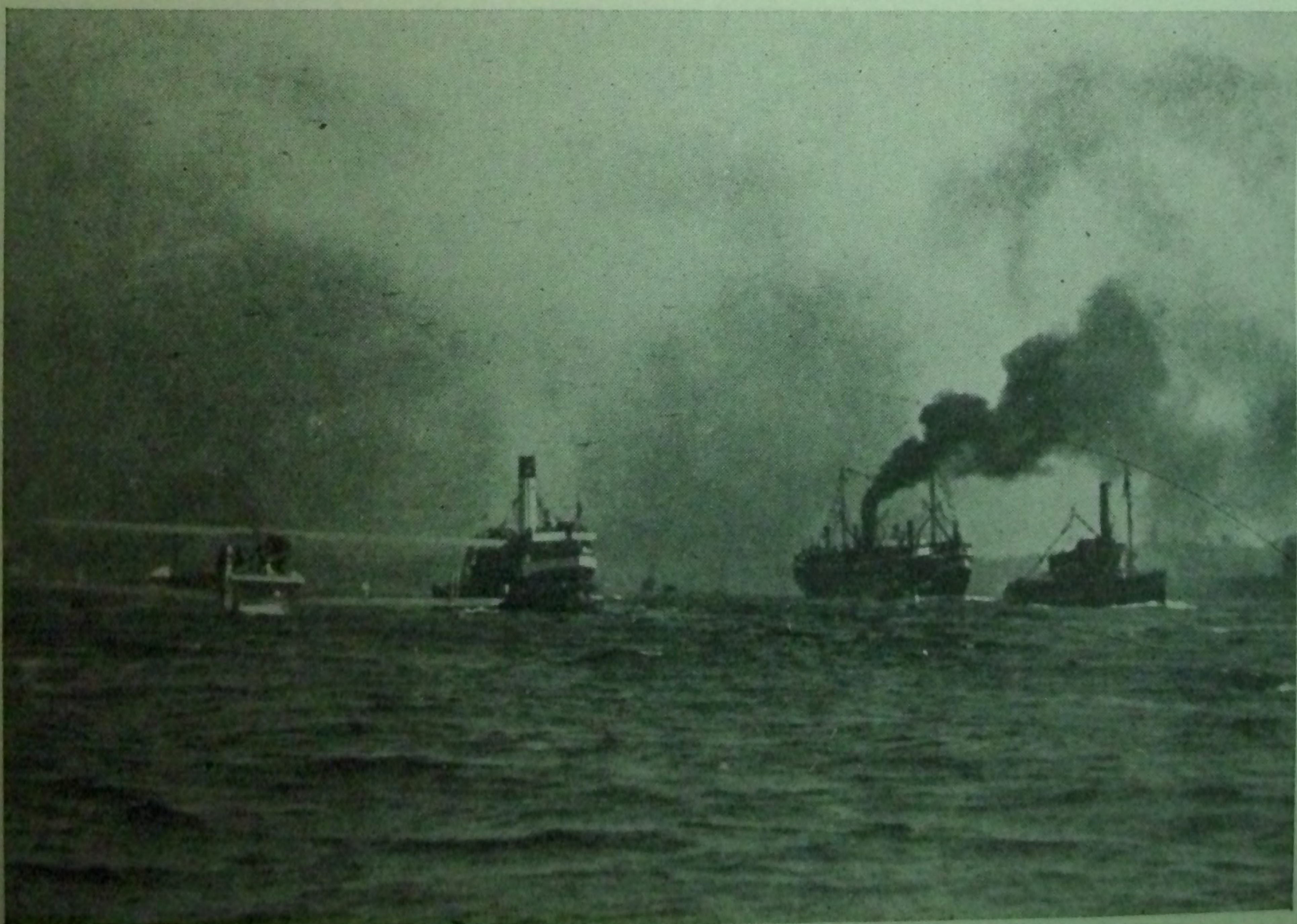
Alle 11.45 avvistai di prua una leggera striscia di terra molto bassa, che quasi si confondeva con l'orizzonte. Dopo qualche tempo,

Sydney: Planando a Farm Cove

Sydney: L' ammaraggio a Farm Cove

Sydney: Ormeggiando l'apparecchio

Sydney: I connazionali ci offrono fiori

Sydney: Salutando il Console all' arrivo

Sydney: Tra la folla

Sydney: Prendendo il volo per andare incontro alla flotta americana

avvicinandomi, controllai la posizione e vidi che eravamo esattamente con la prua su Capo Lévêque.

Passai alle 12.30 sulla verticale del faro, per farmi vedere dai fanalisti.

Proseguii quindi costeggiando, e poco dopo avvistai una goletta e alcune barche alla fonda: erano probabilmente dei pescatori di perle: il primo segno di vita che vedevo sulla superficie del mare!

La temperatura del radiatore si manteneva sempre costante, segno che la perdita d'acqua non era importante.

Alle 13.20 planai nella baia di Roebuck, davanti a Broome.

Eravamo in Australia.

VII.

LUNGO LE COSTE DELL'AUSTRALIA

Fermai il motore e detti fondo in una zona che mi sembrava conveniente, in vicinanza di un battello, dove due individui in maniche di camicia tranquillamente pescavano. Per quanto a Broome la presenza di un idrovolante non fosse abituale (infatti il mio apparecchio era il secondo che planava nelle acque della baia, preceduto l'anno prima dall'idrovolante con cui gli aviatori australiani Goble e Mac Intyre avevano fatto il giro dell'Australia), dal battello non partì alcun saluto nè alcun segno di sorpresa. I due che erano a bordo si voltarono appena e continuarono pacificamente a pescare e a fumare la pipa.

Nè in terra si vedeva alcun segno di vita. Mi ricordai allora che era il 31 maggio e che era domenica. E la domenica, come si sa, in tutti i paesi anglo-sassoni regna un assoluto riposo.

Provammo a fare qualche cenno e a chiamare, ma i due neppure ci risposero. Accendemmo allora anche noi una sigaretta, e, sdraiati sullo scafo all'ombra dell'ala superiore, ci mettemmo a fumare, aspettando filosoficamente che qualcuno si facesse vivo, cullati dal leggero dondolìo delle onde nel dolce tepore del clima primaverile.

Dopo circa mezz'ora fummo scossi dalla nostra contemplazione da un battellino, provvisto di un piccolo motore fuori bordo. Vi erano dentro il proprietario, pescatore di perle, e il « manager » dell'Air Ways, una compagnia australiana di navigazione aerea che

con apparecchi terrestri provvede alle comunicazioni aeree tra Perth e tutti i porti della costa a NW.

Egli ci avvisò subito che avremmo dovuto cambiare ancoraggio se non avessimo voluto trovarci in secco con la marea bassa, poichè vi era una differenza di dodici metri tra l'alta e la bassa marea; tale notizia mi fece poco piacere perchè oramai avevamo già rassettato e coperto con le cappe il motore e non potevo pensare a rimetterlo in moto.

Il piccolo battello si offrì a rimorchiarci. Dapprima rifiutai, perchè mi parve impossibile che potesse riuscirvi, data la piccolezza del motore. Tuttavia provammo, ed effettivamente esso riuscì a spostarci di circa 500 metri in un canale dove potevamo essere al sicuro, anche con la bassa marea.

Su questo battellino ci recammo a terra con i nostri bagagli; ma la marea era già discesa e per raggiungere la riva bisognò percorrere oltre 300 metri a piedi nel fango. Con santa rassegnazione ci scalzammo, e via con le valigie sulle spalle e le scarpe in mano, in fila indiana.

Alcuni ragazzi ci lanciarono un « hurrà »; autorità locali ci attendevano, e il nostro pilota si accinse al còmpito delle presentazioni.

Poichè nessuno pensò a liberarmi delle valigie e delle scarpe, dovetti limitarmi a fare degli inchini.

Ad un tratto mi sentii preso per un braccio. Era il dottore di Broome, il quale mi trasse in disparte con fare misterioso.

— Siete voi malato? — mi domandò.

— Grazie a Dio sto benissimo, altrimenti sarei venuto in piroscafo.

— E il vostro compagno è malato?

— Sta benissimo anche lui.

— Guardate che non avreste dovuto venire a terra prima di essere ammesso alla libera pratica. Sareste in contravvenzione, ma lasceremo correre...

— Grazie! Un'altra volta alzerò la bandiera gialla.

Dopo una breve affrettata refezione demmo mano ai rifornimenti.

Non era un'operazione semplice nè breve. La benzina era in bidoni di 32 litri, ben poco maneggevoli. Il battellino a motore era l'unica imbarcazione disponibile in Broome.

Bisognò scalzarsi nuovamente e trasportare i bidoni sull'apparecchio, due alla volta, a mezzo della provvidenziale imbarcazione. Essendo domenica, era impossibile avere qualcuno che ci aiutasse, tranne il pescatore di perle e il « manager » dell'Air Ways, che si prestarono gentilmente.

Di mano in mano che i bidoni venivano vuotati, il battellino tornava indietro, lasciava i vuoti a terra e ne portava altri pieni. Il sistema non era, come può ben comprendersi, molto rapido. Nessuna meraviglia, perciò, se la luna, che si levò a rischiarare l'incipiente oscurità, ci trovò ancora al lavoro. Non mancò qualche anima generosa: un ragazzo di dodici anni, con una sua minuscola imbarcazione, un vero guscio di noce, regalatogli dal padre perchè era stato promosso agli esami, ci portò anche esso un bidone di benzina ed assistette con grande interesse a tutto il nostro lavoro.

Ridotti in condizioni pietose per la fatica e il fango nel quale dovevamo guazzare per il trasporto, alle 9 di sera cessammo di lavorare e rimandammo all'indomani il resto del rifornimento.

Campanelli riuscì, con un piccolo colpo di martello ben dato sulla camicia, a soffocare la perdita d'acqua manifestatasi ad un cilindro. D'altra parte la verifica del contenuto del radiatore ci accusò un consumo d'acqua normale, segno che la perdita era insensibile.

Ci fossimo almeno potuti rifocillare serenamente, dopo una giornata così laboriosa! Neppure questo ci fu concesso, sempre perchè era domenica, e la domenica sera a Broome non si trovano vivande calde. Dovemmo così accontentarci di qualche fetta di salame e di un bicchiere di acqua minerale in un piccolo bar, dove ci condusse il nostro pescatore di perle.

Ebbi di nuovo poi il piacere di rivedere il dottore che veniva a portarmi le pratiche numerose da firmare per il passaggio della frontiera.

La sera ricevetti un telegramma da Lord Bruce, primo ministro della Confederazione Australiana, che concludeva così:

« Noi vi diamo il benvenuto nel nostro paese e sentiamo che nell'emulare il successo dei nostri connazionali voi avete compiuto qualcosa che cementerà maggiormente l'amicizia esistente tra l'Italia e l'Australia. — S. M. Bruce, Primo Ministro ».

Il percorso da Broome a Melbourne, della lunghezza totale di circa 6300 chilometri, si svolgeva lungo le coste ovest e sud dell'Australia, diviso in otto tappe, delle quali cinque di lunghezza variabile tra gli 800 e i 900 chilometri, e tre di 600 chilometri circa.

La tappa più difficile e da cui dipendeva, si può dire, il successo del viaggio, era quella tra Israelite Bay e Fowler Bay, di 920 chilometri, perchè correva lungo la disabitata ed inaccessibile costa del Great Australian Bight. Un eventuale ammaraggio lungo tale costa era pieno di incognite, peggio che sulla rotta Kupang-Broome; tanto più che le mie informazioni segnavano in tale stagione mare burrascoso e vento fresco da ponente.

Il 1° giugno lasciai Broome.

Ricopio dal mio giornale di bordo la descrizione della partenza: « Decollaggio nel canale con vento al traverso a sinistra difficile perchè l'apparecchio stenta ad andare sul « redan ». Una raffica improvvisa alza l'ala sinistra e l'apparecchio torna a destra contro terra; insisto e finalmente riesco a mettere l'apparecchio sul « redan ». Torno sulla sinistra, poi sulla destra, e riesco a mettere in aria l'apparecchio malgrado il forte vento da SE ».

Non respirai tranquillo, a dire il vero, finchè non sentii in aria l'apparecchio.

Invece di Onslow, come avevo progettato, andai a Port Hedland secondo i consigli datimi dal « manager » dell'Air-Ways; effettivamente il posto era molto più indicato.

Non facendosi in tempo a mandare quivi la benzina dislocata ad Onslow, presi la quantità che mi occorreva dal deposito dell'Air Ways.

Il giorno successivo ero a Carnarvon e il 3 giugno a Perth.

La navigazione in queste tre tappe si svolse senza alcun incidente.

Port Hedland è un centro più piccolo di Broome ed è sorto da pochissimi anni; le abitazioni consistono in baracche di legno e « châlets » smontabili; l'albergo dove andammo a dormire aveva le pareti costruite con latte di vecchi bidoni di benzina. Ebbi quivi un telegramma del capo del Governo, on. Mussolini, che mi colmò di gioia e che conservai come un prezioso talismano. Trovammo a Port Hedland un italiano, un padre salesiano, grasso e tarchiato, un gran brav'uomo che si mise a lavorare con noi tutto il tempo per rendersi utile; anche a Carnarvon trovammo un italiano, un operaio che abbandonò l'officina il giorno del nostro arrivo per offrirci i suoi servigi.

Andavano incontro all'inverno, perchè eravamo nell'emisfero australe, e cominciavamo a sentir freddo. Avevo perduto i miei guanti e non trovai mai il tempo nè l'occasione di comprarne poi un altro paio, cosicchè in volo avevo le mani intirizzite.

La costa occidentale dell'Australia è quanto mai arida, monotona e desolata. Una vastissima pianura, qualche duna sabbiosa qua e là, qualche larga zona di piante palustri sulla riva del mare. Per chilometri e chilometri non un segno di vita nè sull'acqua nè sulla terra.

Scesi a Perth, capitale dello Stato dell'Ovest, e vi ebbi entusiastiche accoglienze.

Ho di Perth un ricordo gradevolissimo, poichè era la prima città moderna e sviluppata che vedevo dopo tanti paesi remoti ed angusti. Essa sorge sulla riva destra di un fiume che si allarga formando quasi un piccolo lago, percorso da innumeri vele. Giardini fioriti e ridenti, case sparse sul declivio di colline verdeggianti, parchi magnifici.

Nella tappa successiva, il 4 giugno ebbi una fermata imprevista.

Già ero partito da Perth con la pioggia e con tempo poco incoraggiante, ma le condizioni, andando verso il sud, peggiorarono sempre. L'aspetto del cielo era di una varietà fantastica, le nuvole rotte a brandelli andavano dal bianco splendente al nero più cupo, sprazzi di sole qua e là accendevano riflessi iridescenti di arco-

baleno. Osservai quella volta un fenomeno assai bello e strano, che non vidi più mai. Al disotto dell'apparecchio era proiettato all'orizzonte, sullo sfondo di una nube più cupa delle altre, un alone smagliante che presentava fulgidissimi, su cerchi concentrici, tutti i colori dell'iride. In mezzo ad esso era la sagoma netta e precisa del mio apparecchio, completamente in ombra. Sembrava un fantasmagorico medaglione.

Ritengo che sia stato un effetto della rifrazione dovuta alla forte umidità atmosferica in quelle particolari condizioni di luce.

Ma il tempo non mi permetteva di estasiarmi molto allo spettacolo. Il motore aveva un suono che mi metteva in sospetto e planai a Bunbury, non convenendomi in quelle condizioni tentare di doppiare il Capo Leeuwin, che gode una pessima fama tra i naviganti per l'eccezionale violenza delle burrasche che vi imperversano.

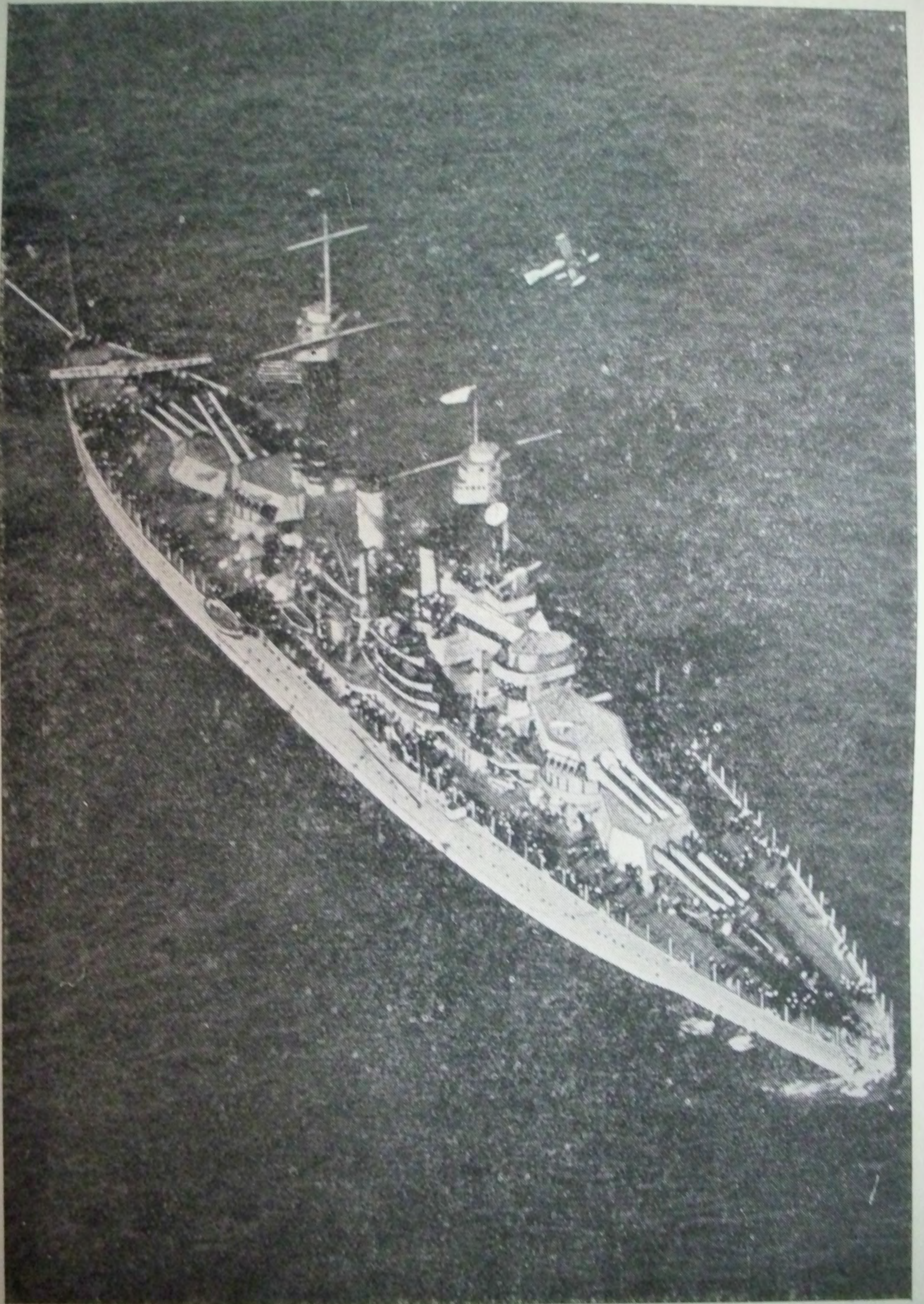
A Bunbury erano tutti col naso per aria a guardare lo spettacolo nuovo, mentre io giravo sulla città per riconoscere bene un fiumiciattolo largo 50 metri sul quale ammarai. Debbo dire che il Mayor mi aveva telegrafato a Perth pregandomi di passare sulla città nella mia rotta per Albany, perchè nel suo comune non avevano mai veduto un velivolo; quindi la mia discesa capitò bene a proposito e tutti poterono saziarsi nel contemplare la nuova macchina. Fra i curiosi che affluirono sulla riva del fiume erano alcuni ragazzetti di scuola che venivano a farsi firmare i loro quaderni e che mi pregarono poi, ripartendo, di passare in volo sull'edificio scolastico.

Mi venne fatto l'onore della « civic reception ».

Consiste questa cerimonia in un ricevimento ufficiale nella sala del Consiglio municipale. Il Mayor presiede e fa un discorso di saluto, proponendo un brindisi all'ospite e poi a turno parlano i consiglieri più importanti.

Il brindisi non può farsi se uno dei consiglieri non appoggia la proposta del Mayor. Dopo di che ha luogo il « toast ». Tutti si levano in piedi e cantano in coro:

For he is a jolly good fellow
And so say all of us.

Sydney: L'arrivo della flotta americana

Sydney: Una nave americana

Sydney: Al ricevimento nella Civic Hall

A Sydney: In conversazione con l'asso australiano Keith Smith

Il *jolly good fellow*, che ero io, doveva intanto restar seduto. Quindi era autorizzato a prendere la parola per ringraziare. Ampie libagioni chiudevano la cerimonia.

Potei al Municipio mettermi in comunicazione telefonica con Port Albany. Seppi che colà era scoppiato un fortunale, che aveva messo in serio pericolo anche i bastimenti del porto. Più tardi mi avvisarono che continuavano piogge dirotte e « gales » da SW.

Così rinviai la partenza al giorno successivo. Fu riveduto il motore: esso era in ottime condizioni, solo le candele erano un po' sporche.

L'alba del 5 giugno era velata da una nebbia così diffusa che impediva di vedere al di là di cinquanta metri; però lo strato di nebbia non era molto alto, perchè i raggi del sole riuscivano a penetrarlo.

Dopo aver atteso un po' di tempo, avendo riconosciuto bene il fiume, decisi di partire ugualmente, e alle 8 di mattina misi in moto e decollai, regolandomi sulle sponde del fiume. Appena fui ad una quota di 15 metri, mi trovai al di sopra della nebbia.

Incontrai in alto molto vento da ovest che mi fece avanzare rapidamente. Tagliai su terra decisamente in direzione di Port Albany e così la feci in barba al mal famato Capo Leeuwin.

Tentai a Port Albany di ripartire il giorno stesso, ma non mi fu possibile per il cattivo stato del mare; dopo due tentativi infruttuosi, che ci fecero prendere un' abbondantissima doccia, rinviai.

La sera ricevetti un telegramma da Bunbury: gli alunni mi ringraziavano di essere passato sul tetto della scuola alla mia partenza. Io veramente me ne ero dimenticato e quindi capii che dovevo esservi passato per caso.

La costa fra Port Albany e Powler Bay (Port Eyre) per circa 1600 chilometri è priva di qualsiasi abitato.

Non potendo percorrere in un solo tratto tale distanza, avevo scelto come punto di tappa intermedio Israelite Bay, dove esiste soltanto un piccolo posto telegrafico, che serve a ritrasmettere i telegrammi sulla linea che unisce le regioni dell'Est a quelle

dell'Ovest. La baia è completamente aperta a levante, ma è riparata dai venti di ponente, che sono quelli che soffiano costantemente nella stagione invernale.

La traversata per Israelite Bay fu compiuta il 6 giugno, alla velocità di circa 230 chilometri orari per il forte vento da ponente, lungo una costa accidentata e deserta.

La popolazione di Israelite Bay era così rappresentata: il capoposto dell'ufficio telegrafico, la moglie dello stesso, due bambini tra i quattro e i sei anni, due impiegati postali, quattro indigeni, una vacca, due cavalli e alcune galline.

Mezzi di trasporto terrestri: una carretta; marittimi: un battello a due remi.

Le comunicazioni con il resto del mondo da questa specie di eremitaggio avvengono quattro volte all'anno per mezzo di un piroscafo. Fu quindi molto felice il capoposto di Israelite Bay nel ricevere un sacchetto di corrispondenza che per lui mi avevano affidata a Port Albany.

La località non ci incoraggiava per una lunga sosta, tanto più che, come mi disse il capoposto, per quanto la baia fosse ridossata dai venti di ponente, spesso vi era mare lungo in dipendenza del cattivo stato al largo, e ciò poteva compromettere la mia manovra di partenza.

Per fare il rifornimento avevo incagliato l'apparecchio sulla spiaggia, ma poi, essendo la marea calata, esso era rimasto completamente in secco.

Il nostro volo aveva destato un interesse grandissimo tra quella gente confinata lontano dal mondo.

Lungo la linea erano altri due posti telegrafici per la trasmissione dei messaggi (naturalmente non per necessità locali, poichè i canguri erano gli unici e soli esseri viventi che abitavano la contrada) e quel giorno essi furono in continua attività per domandare notizie e per darne. La piccola città di Ceduna nella Murat Bay telegrafò domandandomi di planare colà invece che a Powler Bay, informando che avevano preparato ed organizzato tutti i rifornimenti che mi occorrevano. Port Eyre insistette perchè io non cambiassi itinerario e così si svolse una piccola gara, di cui i mes-

saggi che mi pervenivano attraverso il filo, mi davano un'eco lontana.

Nella notte dal 6 al 7 vi era un magnifico plenilunio. Vista la calma assoluta che regnava sul mare, decisi di fare la traversata nelle ore notturne, partendo alla mezzanotte, ora in cui l'alta marea avrebbe dovuto far galleggiare nuovamente l'apparecchio.

Ma a mezzanotte ci attendeva una delusione, perchè la marea fu minore di quella diurna, e il mare non arrivava neppure a lambire l'apparecchio. Aiutato allora da tutta la popolazione valida di Israelite Bay, e cioè dal capoposto, dai due aiutanti e dai quattro indigeni ci demmo con le mani e con alcune pale a scavare la sabbia per condurre l'acqua fino allo scafo. Fu una fatica improba. Lavorammo fino alle 4 di mattina, nella quale ora sospendemmo il lavoro per la stanchezza e perchè, non ostante tutti i nostri sforzi, non eravamo riusciti a portare l'acqua all'altezza necessaria.

Alle 6.30, dopo un breve riposo, tornammo all'impresa e questa volta mi limitai a girare l'apparecchio verso il mare, il che non fu neppure agevole, trattandosi di spostare una massa di tre tonnellate. Ciò fatto, misi in moto e con strappi successivi di motore mi riuscì finalmente di far scivolare l'apparecchio in acqua.

Tolgo dal mio giornale di bordo la descrizione della partenza: « Mentre flotto, il vento cambia direzione da nord a ovest, e due tentativi di decollaggio non hanno risultato. L'acqua (nel radiatore) sale a 85°. Mi faccio scarrocciare al largo a motore fermo per raffreddare l'acqua, ma mi trovo quasi alla secca e do motore dirigendo diritto in terra per essere sicuro di mettere l'apparecchio sul « redan », controvento. Infatti ci riesco, ma sono obbligato, appoggiandomi in acqua col galleggiante destro, a girare abbastanza stretto di quasi 180° a breve distanza da terra. La manovra riesce ».

La manovra come si vede non fu semplice, perchè c'era il rischio di rompere un'ala, ma non c'era da fare altrimenti.

La navigazione fu quanto mai monotona e uggiosa. La terra piatta, arida, disabitata si svolgeva sotto di noi con la sua linea

di costa così diritta. I due posti telegrafici di Eyre ed Eucla a un terzo e a due terzi della strada furono gli unici segni di vita che vedemmo. Dopo Eucla la costa diventa inaccessibile pure al mare, perchè scende a picco sull'acqua da poca altezza come una lunghissima terrazza. I nomi stessi di questa desolata regione, Nullarbor Plain e Nomans Land, dànno l'impressione del suo immenso squallore.

Dopo circa sei ore di volo che mi parvero interminabili, avvistai qualche scoglio e notai qualche irregolarità della costa: era Powler Bay col suo piccolo centro di Port Eyre, con le sue poche casette, qualche tettoia, un pontile di attracco per le navi. Mi sembrò quasi una metropoli dopo tanta solitudine.

Qui ricevetti alcuni telegrammi che mi mostrarono come a Melbourne si fossero appassionati al mio volo. La nostra avventura notturna di Israelite Bay attraverso le notizie telegrafiche e i giornali era diventato un incidente sul quale ci domandavano ansiosamente notizie. Era stato formato un comitato per ricevermi. Un programma di feste e di banchetti era pronto.

Poveri noi!

Da Flinders nella Streaky Bay sulla rotta di Adelaide, i maestri di scuola mi telegrafarono domandandomi di passare sulla città perchè gli alunni mi volevano vedere!...

L'8 di giugno lasciai Port Eyre. Anche qui dovetti eseguire una manovra simile a quella di Israelite Bay. Deviai dalla rotta e diminuii di quota per passare su Flinders. Qui il traffico nelle strade era interrotto, la popolazione era tutta stipata nelle vie, sui crocevia, nelle piazze: immobile, attonita. Mi sembrava quasi che venisse di là dal basso una corrente di simpatia verso di me e verso il mio paese.

Tagliai la penisola di Eyre che termina verso sud col Capo Catastrofe, dal quale mi tenni a rispettosa distanza, poi passai un nuovo tratto di mare, lo Spencer Gulf, un'altra penisola, quella di York, un altro golfo, il Saint Vicent e, finalmente giunsi a Port Adelaide, la capitale dello Stato del Sud.

Ammarai nell'Outer Harbour presso una banchina dove una moltitudine entusiasta, vociante e gesticolante mi attendeva.

Quando scesi a terra la polizia dovette farmi largo. Molti furono contusi nella calca. Ricevimento al Municipio, banchetti, discorsi. Era un saggio di quanto ci attendeva a Melbourne.

Il 9 giugno compii la traversata da Port Adelaide a Melbourne, l'ultima della prima parte del mio viaggio.

La coda, come suol dirsi, è la più dura a scorticare.

Ed infatti il motore mi dette qualche fastidio per una valvola che manifestò un lieve principio di ingrippamento. Il tempo fu cattivo ed il mare anche. Ebbi vento forte contrario alla rotta in quasi tutto il viaggio, e frequenti piogge.

A Queen Cliff, all'entrata di Port Philip, nell'estremo nord del quale trovai Melbourne, mi attendevano in volo due idrovolanti dell'aviazione australiana. Essi mi pilotarono fino al campo di aviazione di Point-Cook dove tre squadriglie di apparecchi terrestri presero il volo e mi scortarono fino a Melbourne.

Alle 15 presi acqua a Santa Kilda, sobborgo di Melbourne, ove circa 40.000 persone erano ad attendermi.

In cinquanta giorni e 160 ore di volo con varia ventura, avevo percorso circa 23.500 chilometri.

La prima parte del mio progetto aveva avuto così esecuzione.

VIII.

MELBOURNE

« Il popolo australiano è felice di dare il benvenuto al primo straniero che giunge dall'Europa a Melbourne per le vie dell'aria ».

Così mi disse il Mayor di Santa Kilda che, vestito dell'uniforme ufficiale, mi ricevette allo sbarco.

Non starò a descrivere le ovazioni della folla, e le espansioni che ci accolsero alla nostra discesa in terra. La polizia dovette proteggerci da un massacro di cui ci minacciarono seriamente gli ammiratori, accalcati intorno a noi per vederci e stringerci la mano. La Colonia Italiana sembrava in preda ad una crisi di entusiastico furore.

L'ansia repressa di coloro che avevano seguito il nostro viaggio sempre col dubbio che un dannato incidente potesse magari in ultimo compromettere il successo, esplodeva ora in una manifestazione di giubilo, il cui ricordo è assai caro al mio cuore.

Eppure tutto ciò mi lasciava perfettamente indifferente. Io pensavo che il mio viaggio era ancora all'inizio e che altre e ben più dure prove mi attendevano.

La vita nomade, durata circa cinquanta giorni, doveva ora momentaneamente interrompersi, fino alla nuova ripresa.

Sottrattomi alle espansioni della folla, ritornai all'apparecchio e lo riportai in volo all'idroscalo di Point Cook, a pochi chilometri da Melbourne, dove venne ricoverato.

Quella sera in albergo avemmo un'idea della popolarità acquistata da noi, senza saperlo, tra gli Australiani; mentre tranquillamente eravamo a cena con pochi amici, il pubblico accortosi della nostra presenza ci improvvisò una spontanea e calorosa manifestazione di simpatia, che culminò con il « For he is a jolly good fellow » cantato in piedi da tutti i presenti.

Secondo quanto avevo stabilito, a Melbourne si doveva smontare il motore per una completa revisione. Così fu fatto. Prevedevo che il lavoro dovesse durare quattro settimane; durò invece una settimana di più, sia perchè l'Idroscalo di Point Cook dista circa diciotto chilometri da Melbourne, dove Campanelli rientrava la sera per svagarsi dopo l'arduo lavoro diurno, sia per il limitato orario di lavoro delle officine dell'Idroscalo australiano.

In una settimana circa il motore fu completamente smontato; i cilindri erano in perfette condizioni, ed anche i seggi delle valvole erano in ordine, tranne uno che ci aveva dato qualche fastidio nel viaggio da Adelaide a Melbourne. L'albero motore, i cuscinetti dello stesso e le bielle, erano, dopo circa 160 ore di volo, in condizioni così buone che non fu ritenuto necessario smontarli. I carburatori ed i magneti furono rimessi a posto così come stavano.

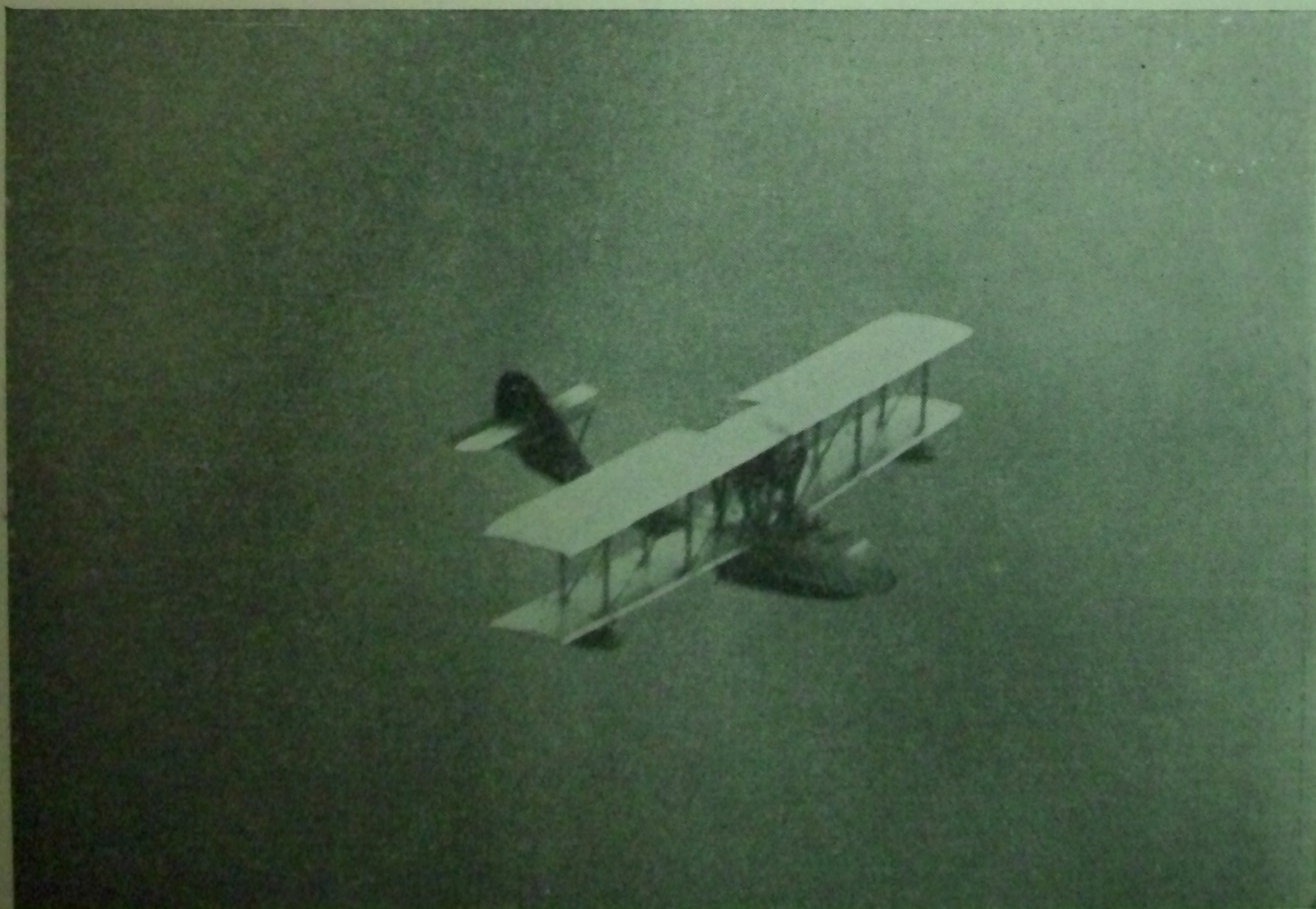
L'apparecchio fu verificato completamente e trovato in ottimo stato. Mi limitai per ogni buon fine a far cambiare i galleggiantini laterali ed un montante di ala leggermente incurvatosi. Avevo a Melbourne molto materiale di rispetto, come un timone di direzione e profondità, una coppia di alettoni ed altro, ma non cambiai più nulla, non essendovene bisogno. Anche il regolaggio dell'apparecchio fu esaminato e trovato perfetto.

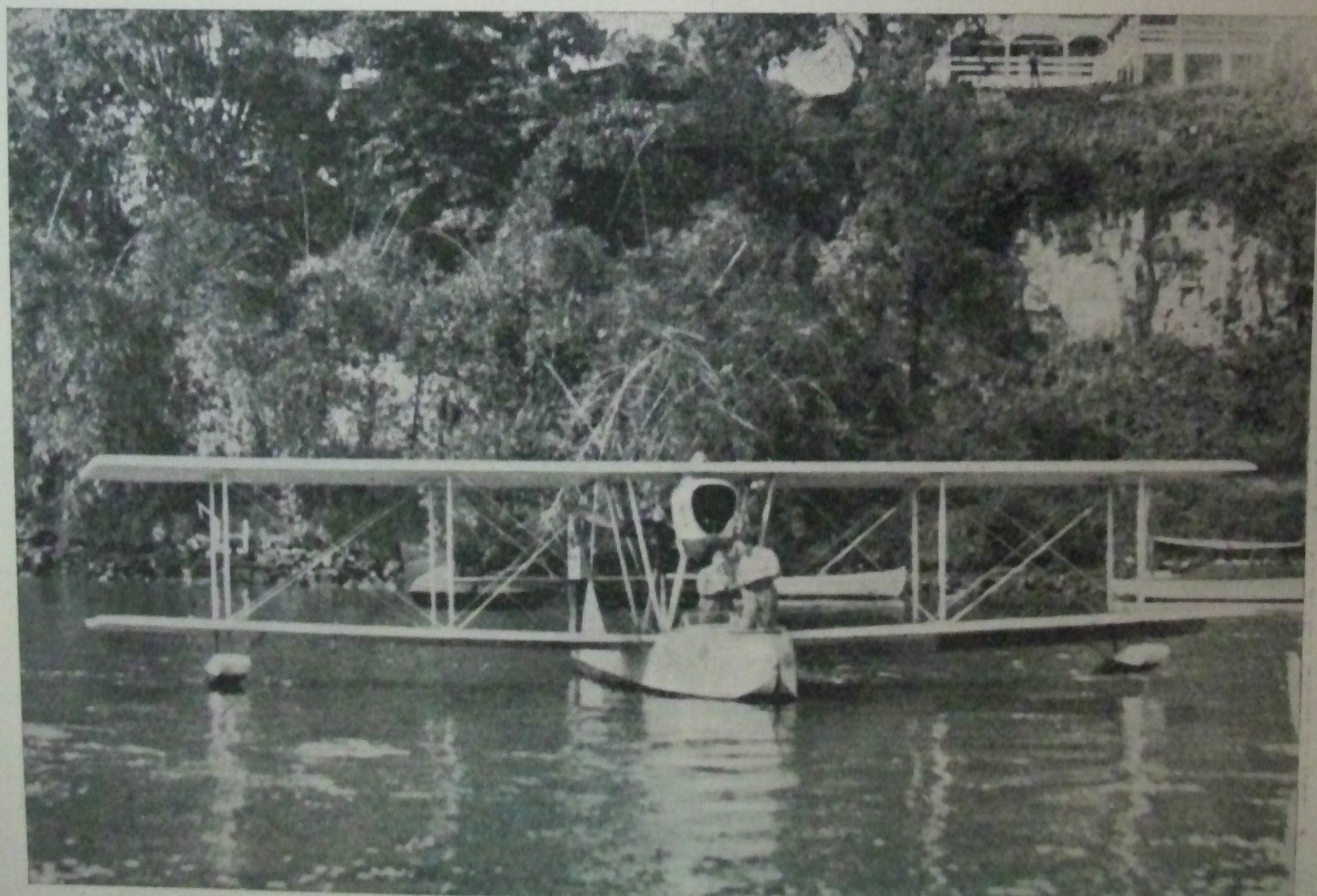
Il rappresentante della Ditta Lorraine in Melbourne aveva messo a nostra disposizione una bellissima automobile, che fu molto utile per le quotidiane gite a Point Cook.

Per non portare troppe carte con me, non avevo ancora preparato le rotte dall'Australia al Giappone. Feci questo lavoro a Melbourne, e l'ufficio idrografico della Marina australiana mise gentilmente a mia disposizione tutto il materiale di cui potessi aver

Sydney: Imbarcando le valige

Sydney: Spingendo l'apparecchio sul « redan »

Sydney: Un decollaggio da Farm Cove

L'apparecchio fotografato in volo dagli aviatori australiani

Lungo la costa per Brisbane

Brisbane: Alla fonda nel fiume

Brisbane

bisogno. Mi servii esclusivamente di carte nautiche, svolgendosi la rotta quasi dovunque sul mare.

La mia principale occupazione nei primi giorni di sosta furono le visite ufficiali alle varie autorità australiane, la partecipazione a cerimonie e banchetti, con i quali il caldo cuore australiano volle manifestarci la sua simpatia, ed il rispondere ai numerosi telegrammi gratulatorii che mi pervennero.

Da questi potei accorgermi che il mio viaggio era stato seguito con più interesse di quanto io non potessi immaginare e ciò, se da un lato poteva lusingarmi, dall'altro rendeva più grave il mio compito, imponendomi oltre tutto il dovere di corrispondere degnamente alla fiduciosa aspettativa del pubblico.

Oltre ai saluti delle autorità governative ricevetti quello del Presidente della Camera dei Deputati e del Sindaco di Napoli, la mia bella città natale. Il Governatore generale dello Stato di Victoria ci offrì un pranzo; una colazione ci venne offerta dal governo della Confederazione al completo, ed il Mayor di Melbourne ci ricevette solennemente nel Civic Hall, onore, questo, concesso assai di rado: negli ultimi anni la « civic reception » aveva avuto luogo solo per il Principe di Galles.

Gli Italiani di Melbourne, che superano il migliaio, ci offrirono un ricco dono, presentatoci in forma solenne in uno dei teatri della città. Un altro teatro diede una rappresentazione di gala, in occasione della quale i palchetti parevano quasi scomparsi sotto una magnifica decorazione di fiori e bandiere.

I giornalisti, naturalmente, non mi lasciavano in pace: ve ne era sempre qualcuno che stazionava nella hall dell'albergo per fotografarmi e per intervistarmi spesso anche su argomenti che nulla avevano di comune con l'aviazione. Ricordo appunto che uno mi chiese un'intervista per conoscere le mie impressioni sul modo come era regolato in Melbourne il traffico delle automobili. Uguale intervista — mi dissero — fu chiesta al famoso violinista Kreisler, che si trovava nella stessa epoca a Melbourne per alcuni concerti!

Poco dopo il mio arrivo ebbi occasione di assistere all'apertura del Parlamento Australiano, in occasione della quale il Governatore generale dell'Australia lesse un messaggio relativo alle

questioni politiche più importanti del momento. Il partito labourista predominava in quasi tutti gli Stati confederati, che avevano quindi governi labouristi; viceversa il governo del Commonwealth era nazionalista, e Lord Bruce, capo del partito, era il primo ministro. Una questione molto interessante per noi era in quel momento il « bill » relativo alla immigrazione in Australia. Recenti disposizioni avevano ristretto l'afflusso degli immigranti, tranne per i provenienti dall'Inghilterra; ma, invero, i maggiori rigori erano contro la immigrazione di colore, e cioè contro gli appartenenti alla razza gialla. Notai però che era abbastanza diffusa una certa incomprensione circa la posizione dell'Italia nel mondo. In alcuni ambienti gli Italiani erano addirittura considerati come gente di colore, e qualcuno giungeva persino a meravigliarsi che la tinta della mia pelle non differisse molto da quella di un australiano! Al di fuori degli ambienti più colti, in generale in Australia si ignora che l'Italia è la culla delle arti e della civiltà.

L'arrivo del mio apparecchio ebbe, se non altro, il merito di aprire gli occhi a molta gente sul nostro paese, poichè, eccezion fatta per due apparecchi australiani che negli anni precedenti avevano volato da Londra a Melbourne, impiegando uno tre mesi e l'altro circa otto, nessun velivolo d'altra nazione era ancora arrivato a volo in Australia.

Ma forse la causa principale delle restrizioni che attualmente vengono fatte colà all'immigrazione, risale a ragioni di carattere economico. L'emigrante in Australia significa mano d'opera a buon mercato, e quindi è un temibile concorrente per i lavoratori australiani che, avendo un orario più limitato di lavoro in confronto a tutti gli altri lavoratori del mondo e guadagnando più di tutti, godono di un benessere straordinario. Occorre considerare che l'Australia di oggi si è formata con immigrazioni successive di Europei che ne hanno fatto, in pochi anni, un paese progredito e moderno, sostituendo ed eliminando i pochi elementi indigeni, che erano e sono sui più bassi gradini della civiltà.

I primi immigrati appartenevano a colonie penali, quando il Governo Inglese, non potendo più inviare i suoi condannati nella Virginia, scelse l'Australia come stazione; nel 1788 a Port Jackson

fu costituita la prima stazione di 600 condannati, i quali costruirono le loro case nella stessa località dove poi sorse Sydney.

A queste prime colonie successero immigrazioni di uomini liberi, che misero in maggior valore la nuova terra; gli abitanti andarono così moltiplicandosi, favoriti dall'ottimo suolo e dal clima salubre. Il miraggio della scoperta di miniere d'oro, di cui si ebbero vaghe notizie dagli indigeni, dette un nuovo e più grande impulso all'immigrazione, verso la metà del secolo XIX, finchè progressivamente si giunse all'attuale popolazione di circa 7 milioni di anime.

Sebbene una parte dell'immenso territorio australiano non sia abitabile, l'attuale popolazione dell'Australia, che ha una densità media di un abitante per Kmq., è ben lungi da quella che permetterebbero e comporterebbero le immense possibilità e risorse locali. L'aumento costante della popolazione del mondo deve produrre inevitabilmente una trasmigrazione di abitanti dai paesi più densi a quelli meno densi, specialmente nei confronti dell'Australia che, come dicevo, ha la densità di un abitante per kmq., mentre esistono nazioni che hanno 140 abitanti e anche più per Kmq. D'altra parte l'Australia di oggi è un risultato e un merito dell'immigrazione e non si può certo affermare che il paese sia già saturo.

Si tratta di selezionare e regolare l'immigrazione, che certo deve essere graduale e relativa allo sviluppo del paese. Io ritengo che i nostri connazionali possono contribuire enormemente al progresso di questa immensa e magnifica regione, e mi auguro che il problema della immigrazione, al quale ho accennato perchè è uno di quelli che più appassiona l'opinione pubblica australiana, possa essere risolto con reciproca soddisfazione dei due paesi, come possono far prevedere le relazioni amichevoli e cordiali esistenti e di cui ho avuto la esperienza personale nel mio breve soggiorno colà.

In Australia si vedono i germi di quella che sarà in avvenire una nuova razza umana distinta dalle altre. E' la eterna evoluzione delle razze che ha periodi millenari: già gli Australiani hanno perduto molte caratteristiche del ceppo originario anglosassone.

L'assenza di scrupoli e di pregiudizi tradizionali, l'amore all'indipendenza da qualunque legame, agli sports e alla vita libera all'aria aperta, il cuore franco e generoso dànno a questo popolo una distinta fisonomia, che lascia sperare moltissimo sul suo avvenire.

E' ammirevole il grande incremento delle scuole. L'analfabetismo si può dire che non esiste. Un analfabeta in Australia è un fenomeno così raro che egli vi è considerato come un individuo affetto da una malattia strana e sconosciuta. Il Governo, gli Stati, i Municipi dedicano somme vistosissime per la organizzazione degli istituti di educazione, dei quali sono giustamente fieri. Gli stessi alunni mi invitarono più di una volta a visitare le loro scuole, e ricordo che in una delle mie visite fui accolto ufficialmente con grandissimi onori da tutti gli allievi schierati per classi, in presenza dei quali il rettore mi lesse un indirizzo contenente infinite lodi per il nostro Paese; e più tardi argomento della lezione di geografia era appunto l'Italia, di cui gli alunni dovevano disegnare le coste, ricopiandole da una grande carta murale. Fu questo un pensiero gentile e delicato, di cui fui assai commosso.

Questa grande diffusione della cultura fa sì che in Australia, anche per la penuria di popolazione, non si trovino che assai difficilmente uomini che si adattino a servizi umili pur necessari per la vita di un popolo. Ciò si ripercuote grandemente sul costo della vita che diviene, come potei notare da un confronto recente, più cara che nella stessa Inghilterra.

Scevri come sono gli Australiani da pregiudizi sociali, hanno creato un ambiente più libero e dove è più facile vivere. Le fanciulle conducono una vita del tutto indipendente, si dedicano con passione agli sports e sono trattate dagli uomini fraternamente come dei veri camerati. Sono spigliate e intelligenti, belle di salute e di forza. Questa promiscuità e indipendenza porta ad una maggiore franchezza e ad una minore ipocrisia nelle relazioni sociali. Gli uomini si occupano principalmente degli sports e poi delle loro amiche, e la maldicenza a danno delle fanciulle, che è una vera piaga in altri paesi, là non esiste. Se una sera per caso accompagnate una fanciulla ad un teatro o ad un ballo e poi la

riconducete a casa, poniamo alle tre di notte, nessuno se ne meraviglia o trova da ridire o a ricamarci malignamente sopra.

Il sistema costruttivo delle città favorisce una vita sana all'aria aperta. Le case sono tutte ad un piano, separate tra di loro e intramezzate da giardini e da piante. Non esistono i colossali palazzi, veri alveari umani che condannano ad una vita poco igienica e disamorano della casa. L'estensione di una città come Melbourne è quindi enorme, ma vi sono rapidi e bene organizzati mezzi di comunicazione, vie ampie e ben lastricate.

Tutti i moderni trovati della scienza sono apprezzati e adottati con entusiasmo. Non esiste una casa anche umile che non abbia un piccolo apparecchio radiotelefonico.

Abbondano parchi e giardini ricchi di piante rare o caratteristiche del paese; numerosi e vastissimi i campi sportivi, molto curati e assiduamente frequentati. Per gli impiegati, che non sono liberi nelle ore diurne, vi sono campi di tennis notturni, illuminati a giorno da grosse lampade elettriche, dove si vede giuocare con entusiasmo fino alle ore più tarde della sera.

Anche in vicinanza di Melbourne vi sono passeggiate e parchi magnifici, dalla vegetazione ricca e rigogliosa. Talune specie di piante, comuni da noi, arrivano colà a sviluppi e proporzioni colossali. Le piante caratteristiche della flora australiana cambiano la corteccia invece delle foglie, le quali sono disposte verticalmente in modo che attraverso di esse filtra la luce solare. Non sono rare specie arboree che giungono all'altezza di 150 metri.

Lo sviluppo del senso artistico nella razza australiana non è ancora molto progredito; a ciò naturalmente concorre la mancanza di tradizioni. Rari sono i monumenti architettonici di importanza; il teatro d'opera non esiste, e solo di tanto in tanto vengono allestiti spettacoli con artisti stranieri.

Verso la fine del mio soggiorno a Melbourne il Console Generale Comm. Grossardi offrì un grande banchetto cui furono invitate tutte le maggiori autorità australiane, le quali avevano concesso il loro valido e cortese appoggio in occasione del mio volo.

La grande sala da pranzo del Menzies Hotel era stata in quella occasione trasformata in una vera serra di piante, ed al banchetto,

cosa nuova per cerimonie ufficiali, furono convitate anche numerose signore. Mi vennero fatti varii brindisi di saluto ed augurio, ed il Primo Ministro Lord Bruce ebbe parole di grande simpatia per il nostro Paese.

Ed eccoci a ricominciare ora, dopo la breve e gaia parentesi, la vita ardua e nomade.

Nella prima settimana di luglio il motore era finalmente pronto e fu rimesso a posto sull'apparecchio che il 10 luglio traemmo dall'hangar.

Provammo allora il motore, che funzionò con tanta regolarità da suscitare una grande ammirazione nei meccanici australiani presenti, che si congratularono con Campanelli. Lo stesso giorno, nonostante che ci fosse un mare corto da levante molto noioso per il decollaggio, feci un breve volo di prova su Melbourne.

Fui molto soddisfatto del perfetto funzionamento, e mi riservai di fare un nuovo volo d'un paio d'ore per essere maggiormente sicuro dopo di aver ritoccati alcuni dettagli. E poichè era venerdì, nei due giorni successivi, causa l'orario festivo australiano, la nostra buona volontà fu costretta a sonnecchiare. Del resto nella domenica le condizioni atmosferiche non potevano essere peggiori, poichè pioveva e soffiava un forte vento da est, che impediva di mettere l'apparecchio in mare. Debbo a questo proposito rilevare che l'idroscalo di Point Cook è in cattiva posizione, poichè lo scivolo, per il quale vengono messi in acqua gli apparecchi, trovasi in mare completamente libero e aperto, e coi venti di levante, che per fortuna non sono frequenti, non è assolutamente possibile eseguire la manovra di messa in mare d'un idrovolante. Ed infatti il lunedì 13 luglio, per le condizioni del mare, dovetti rinunziare al progettato volo di prova. Ma non persi tempo. Approfittai della necessaria inazione per cercare nel porto di Melbourne un posto dal quale potessi sicuramente partire.

Stabilii così di portare l'apparecchio nel porto alle foci del Yarra e di partire di là; così, anche se si fosse levato vento di levante, avrei potuto prendere il volo senza ulteriori ritardi.

Il giorno successivo le condizioni del tempo migliorarono e volai per circa due ore con a bordo il Console Generale Italiano,

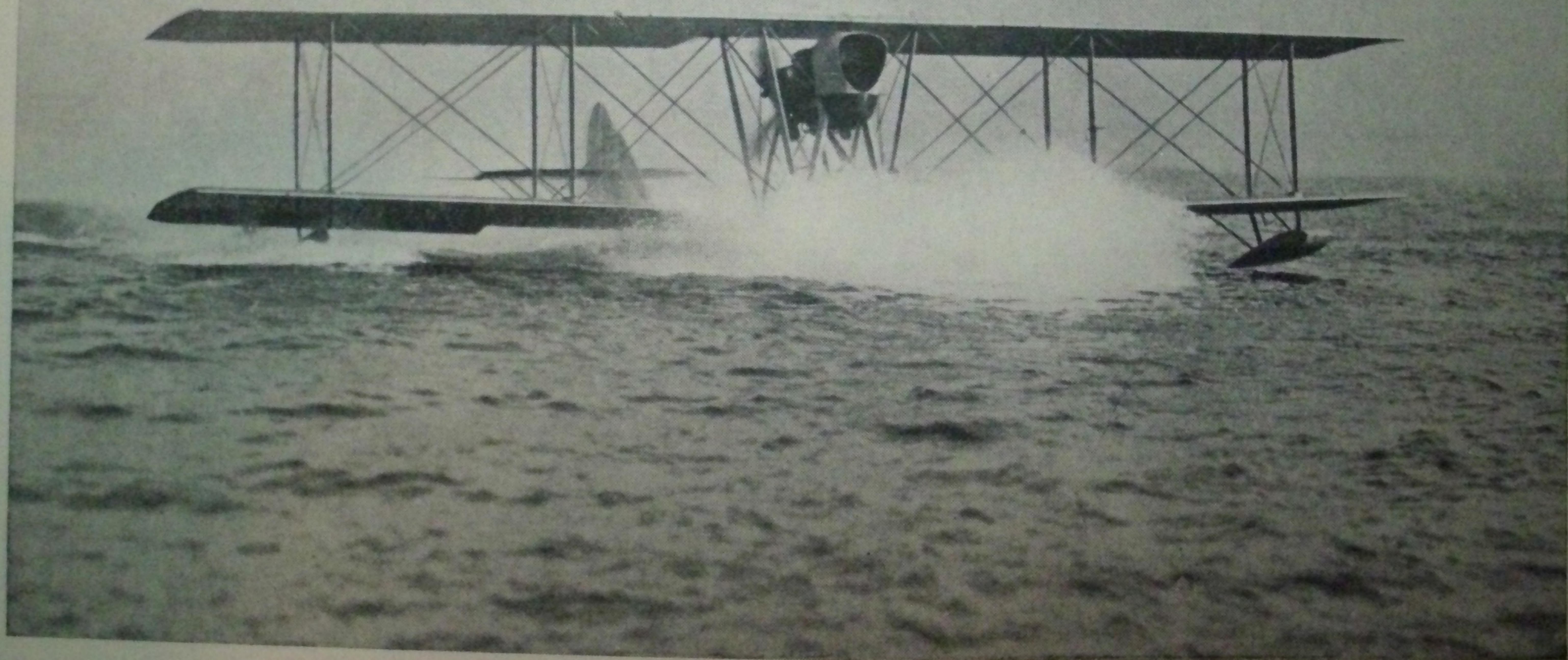
compiendo alcuni giri su Melbourne. Discesi assai soddisfatto di quella prova, ammarando nel portodi Melbourne, dove era stata per mia richiesta già preparata una boa per l'ormeggio dell'apparecchio.

Nel pomeriggio feci il carico completo di benzina, poichè la tappa per Sydney era di circa 1000 chilometri, e fissai la partenza per il giorno successivo, mercoledì 15. Nella notte dal martedì al mercoledì, la temperatura fu per Melbourne veramente eccezionale, poichè scese al di sotto dello zero. Ma ciò non mi dispiacque, perchè determinava una condizione molto più favorevole per il decollaggio. Così alle 8.20 del 15 eravamo a bordo, salutati dal Console generale e da alcuni amici, nonchè dal Comandante dell'aviazione australiana. Sbrigati gli ultimi preparativi, decollai alle 10.

Ma, appena in volo, il motorista mi avvertì che bisognava scendere perchè vi era una forte perdita di benzina ad un raccordo delle pompe A M.

Ammarai di nuovo immediatamente. La fuga della benzina dipendeva da una guarnizione assai vecchia applicata alle nuove pompe che avevo messo a posto. A causa dell'ubicazione di queste, il lavoro di riparazione prese per le lunghe, cosicchè fui costretto a rinviare la partenza al giorno successivo. Campanelli si procurò la guarnizione nuova, tagliandola dal gambale di cuoio di uno dei curiosi presenti, il quale chiese per compenso che il motorista apponesse una firma sul gambale mutilato.

La mattina del giovedì, 16, era molto nebbiosa e fosca. Alle 8.45 mi misi in moto e decollai. Ma la nebbia non aveva una grande estensione in altezza; infatti, a 50 metri di quota, mi trovai al disopra di essa, salutato da una magnifica giornata.

Una grigia cortina presto mi nascose alla vista Melbourne, che lasciai col rammarico più vivo, e che rimane ancora, fra le città visitate nel mio viaggio, una di quelle che hanno lasciato in me il più nostalgico ricordo.

Melbourne: Una partenza a pieno carico

IX.

UNA SOSTA IMPREVISTA

Il motore funzionava magnificamente e, per guadagnare tempo e cammino, tagliai verso terra il Promontorio Wilson; mi cacciai quindi all'interno di Capo Howe, dove la costa, che fino a quel punto segue una linea est-ovest, volge direttamente verso il nord. Dopo Capo Howe la costa è quanto mai favorevole ai percorsi in idrovolante, perchè ricchissima di insenature e di ridossi. Data la lunga tappa, e poichè era la prima che mi si presentava tale dopo la revisione del motore, prevedendo che il vento contrario mi riducesse l'autonomia al di sotto del limite indispensabile per raggiungere Sydney, avevo dislocato un piccolo rifornimento di benzina e di olio nella Baia di Bateman; ma non ve ne fu bisogno. Planai solo per pochi minuti, senza neppure fermare il motore nella rada di Twofold per travasare nel serbatoio una latta d'olio che avevo portato come riserva.

Alle 4 del pomeriggio ero finalmente sopra Sydney, planando direttamente a Farm Cove, dove mi attendeva una moltitudine di gente, tra cui le autorità australiane e la colonia italiana. In questa prima tappa non ebbi a lagnarmi del tempo che mi fu, anzi, abbastanza favorevole; solo la temperatura fu alquanto rigida.

La folla attendeva il mio ammaraggio con molta ansia, essendomi stato concesso con grande difficoltà il permesso di planare a Farm Cove, poichè le autorità locali non ritenevano il posto conveniente per idrovolanti; ed invero lo spazio era assai limitato.

Ma Rose Bay, la località dove avrebbero preferito che io scendessi, era troppo distante dalla città ed un po' più esposta forse di Farm Cove ai venti da nord; perciò io avevo insistito per la prima località dove poi effettivamente ammarai.

Cominciò anche a Sydney la serie dei banchetti e dei ricevimenti.

Ebbi l'onore di essere ricevuto, in forma ufficiale, dal Lord Mayor, nella Civic Hall; ed in tale occasione conobbi l'aviatore australiano Keith Smith il quale, insieme col fratello Ross Smith, perito in seguito per accidente aviatorio, era venuto da Londra in Australia in volo, circa cinque anni prima di me, con un apparecchio Wickers Vimy. Aveva fatto un ottimo viaggio fino a Porto Darwin in territorio australiano, impiegando meno di un mese; ma poi era andato incontro a non poche peripezie causa la rottura di un'elica mentre attraversava il continente australiano da nord a sud. Keith Smith fu con me molto cortese e buon camerata, si interessò poi vivamente del mio viaggio, ed io sono lieto di esprimergli qui la mia simpatia.

Avevo deciso di trattenermi a Sydney non più di tre giorni; dovetti poi rimanerci tre settimane per alcuni incidenti che ebbero a capitarmi.

Il 20 luglio era il giorno fissato per la mia partenza. Recatomi a bordo e rivolti gli ultimi saluti alle autorità e alla colonia italiana, alle 10.15 ero in volo. Ma avevo appena fatto sulla città un giro di saluto, che avvertii vibrazioni anormali al motore. Provai a cambiare il regime dei giri: le vibrazioni cessarono, e misi allora in rotta.

Il motore sul principio funzionò benissimo, ma dopo circa dieci minuti si ripeterono le stesse irregolarità. Invertii la rotta e mi trattenni in volo su Porto Jackson circa una mezz'ora, provando il motore a varie quote e a varie andature. Ma saltuariamente le irregolarità si ripetevano.

In tali condizioni, considerato che dopo Sydney avrei avuto ben poche possibilità di rivedere il motore, non mi conveniva di proseguire, tenuto anche conto che mi attendevano poi, tra l'Australia e le Filippine, tappe assai dure da affrontare. Scesi quindi

di nuovo a Farm Cove, dove intanto avevano già salpato il gavitello di ormeggio dell'apparecchio.

Qui mi occorse un altro incidente. Mentre flottando col motore al minimo dei giri mi avviavo al mio solito posto di fonda, ebbi per mia colpa una piccola collisione con un motoscafo australiano, il che produsse al bordo di attacco dell'ala destra inferiore una ammaccatura fortunatamente lieve, tanto che fu potuta riparare in un paio di giorni con l'ausilio degli operai dell'aviazione australiana.

Fu subito osservato bene il motore e si notò che le candele erano sporche d'olio, specialmente quelle della fila sinistra dei cilindri. Questa abbondanza d'olio produceva le irregolarità di accensione che avevo notate in volo.

Supposi che le fasce elastiche dei pistoni, le quali non avevano un fermo che le fissasse in una posizione definita, avessero girato, presentando tutte quante su un'unica posizione le loro aperture, e che ciò determinasse il passaggio d'olio dal « carter » nei cilindri. Decisi di provare di nuovo a partire il martedì seguente, appena pronta la riparazione dell'ala, se non che per il 23 giovedì era annunziato l'arrivo della flotta americana, e il Console mi fece osservare che sarebbe stato opportuno, avendo io già rinviata la partenza, che mi trattenessi fino all'arrivo della flotta stessa. Accolsi il suo invito, tanto più che potevo così rendermi meglio conto delle condizioni del motore. Approfittai del maggior tempo disponibile anche per visitare i cantieri sperimentali dell'aviazione australiana, diretti da un intelligente ufficiale, il Maggiore Wackett, febbrilmente intento alla costruzione di un idrovolante da lui ideato, i cui particolari mi interessarono moltissimo. Il Maggiore Wackett si proponeva con questo apparecchio, come ebbe a dirmi egli stesso, di venire in Italia a ricambiare la visita che io avevo fatto in Australia; se non che in una delle sue prime prove lo scafo si sfondò per l'eccessiva fretta che aveva avuto l'inventore di decollare in condizioni di tempo e di mare non tanto buone.

Il 23 luglio, giorno dell'arrivo della flotta americana, fu per Sydney una festa grandiosa. Posso affermare che quasi tutta quella

popolazione si era riversata sulla riva del mare e su tutte le colline e i promontori vicini, da cui era più agevole la vista. Migliaia e migliaia di imbarcazioni solcavano Porto Jackson per recarsi incontro alla flotta americana. Io mi alzai in volo alle 9.45, e subito fuori del porto scorsi la magnifica divisione di sette superdreadnougts, che lentamente e maestosamente, alla velocità di sei miglia, si dirigevano verso il porto. Soffiava un vento gagliardo, e ricordo che la mia partenza non fu facile, perchè corsi varie volte il rischio di essere investito dai numerosi battelli, motoscafi e rimorchiatori, che si recavano incontro alla flotta. Il fumo di tutte queste imbarcazioni produceva sul porto una grande foschìa, che, come una nebbia, diminuiva notevolmente la visibilità.

I bastimenti americani, non ostante le loro enormi dimensioni, a causa del mare beccheggiavano lentamente fin quasi a mettere la prua in acqua.

Velivoli australiani, venuti per l'occasione da Melbourne, volteggiavano nell'aria, e aeroplani lanciarono pure le navi americane, non appena entrate in porto, per mezzo delle catapulte.

La rada e tutta quella animazione in mare e in cielo, formavano uno spettacolo veramente fantastico. In quel giorno per le strade di Sydney era impossibile circolare. Nel pomeriggio gran parte delle truppe americane sbarcate dalle navi percorsero le strade principali della città, passando sotto un arco trionfale, eretto a Farm Cove nel punto di sbarco. Quel giorno e nei dì seguenti vi fu grande baldoria dappertutto.

Alcuni aviatori americani mi invitarono a bordo delle loro navi ed ebbi con essi interessanti conversazioni.

Passeggiando sulla coperta di quei mastodonti, ciascuno dei quali rappresentava un valore di circa un miliardo di lire italiane, io pensavo come essi fossero un ammirevole prodotto della genialità e dell'attività umana. Però queste che possono dirsi vere fortezze galleggianti, sono oggi gravemente esposte così alle insidie dei sommergibili come a quelle degli aerei. E' vero che attualmente un siluro non è sufficiente a produrre l'affondamento di un bastimento di 40.000 tonnellate, ma nulla vieta di costruire dei siluri che portino una carica di esplosivo maggiore; e d'altra parte

le bombe che possono oggi portare gli aerei costituiscono una seria minaccia per la incolumità di una moderna nave da guerra. E' probabile che la vera intima ragione non confessata della conferenza di Washington sia da ricercarsi in questa verità che ha cominciato a farsi strada.

Un tempo, quando fosse combattuta e distrutta una flotta nemica, si poteva presumere di avere conquistato il dominio del mare. Ma oggi, data la presenza dei sommergibili e degli aeroplani, il dominio del mare non è conquistabile da nessuna flotta di grosse unità. Occorrono invece navi più piccole e più rapide e perciò meno costose e difendibili meglio dalle unità insidiose.

A bordo delle navi americane assistetti anche al lancio di un idrovolante con la catapulta. Il lancio riuscì bene, come avveniva di solito. Soltanto l'apparecchio, che io vidi lanciato, era molto piccolo. Una sola nave aveva un apparecchio di maggiore importanza, ma non potei assistere al lancio di esso. A proposito delle catapulte, debbo qui ricordare che dapprima si aveva per esse molta diffidenza, perchè i lanci riuscivano assai pericolosi. Ricordo infatti che un mio collega dell'aeronautica mi raccontò che, essendosi recato a bordo di una nave americana in un porto italiano, fece conoscenza di un pilota, presentatogli dallo stesso comandante con queste parole: « Questo ufficiale aviatore è l'uomo più coraggioso del mondo: ha chiesto di imbarcarsi su questo bastimento, sapendo di dover essere lanciato con la catapulta. Ha avuto due predecessori che sono morti al primo lancio. Egli non è ancora morto, perchè non è mai stato lanciato ».

Il 25 feci un nuovo tentativo di partenza. Alle 9 misi in moto, ma non riuscii a decollare, perchè uno dei cilindri non dava alcuna accensione. Ritornai alla fonda e, smontando le candele, trovai un sottile ago incastrato tra due punte di una di esse, proprio nel cilindro che non dava accensione.

Alle 10 e un quarto, cambiate le candele, decollai di nuovo e misi in rotta, ma dopo venti minuti incominciarono le solite vibrazioni, che derivavano da irregolare accensione della fila sinistra dei cilindri. Tentai ancora di andare avanti per un quarto d'ora, ma poi decisi di tornare a Sydney, sopra la quale città, feci circa un

paio d'ore di volo per rendermi conto in modo definitivo delle cause dell'inconveniente.

A mezzogiorno planai dinanzi a Farm Cove. Mi misi d'accordo con Wackett per porre l'apparecchio in secco sulla spiaggia di Rose Bay, (poichè a Sydney non esistevano hangars per idrovolanti) e procedere al lavoro di smontaggio dei cilindri per verificarne le condizioni.

Avevo esitato finora a prendere una tale deliberazione poichè mi sembrava strano che il motore, che dopo il lavoro di revisione eseguito a Melbourne così egregiamente da Campanelli, aveva funzionato in modo tanto perfetto nella tappa Melbourne-Sydney, potesse improvvisamente e senza causa apparente presentare un inconveniente di carattere serio.

Tutto il pomeriggio di quel giorno fu speso nella manovra del cambio di ormeggio. Portai in volo l'apparecchio a Rose Bay, lo arenai sulla spiaggia e quivi fu iniziato senz'altro lo smontaggio. Telegrafai a Melbourne perchè mi mandassero immediatamente una cassa, che avevo colà con pezzi di rispetto del motore.

Presso l'apparecchio sulla spiaggia fu montata una tenda, sotto la quale si poteva meglio lavorare. Assoldai anche due italiani della colonia, perchè aiutassero il motorista e guardassero l'idrovolante durante la notte. Smontati i cilindri verificammo, con sorpresa, che essi presentavano rigature longitudinali più o meno forti e profonde.

In una coppia le rigature erano talmente profonde, che se ne rendeva necessario il cambio. Fortunatamente avevo due coppie di rispetto, con una delle quali potemmo perciò sostituire la coppia avariata.

Mi sembrò assai strano tale incidente, poichè le coppie di cilindri, verificate all'arrivo a Melbourne, erano apparse in perfette condizioni, e il loro interno era allora terso come un cristallo.

D'altra parte nel viaggio da Melbourne a Sydney il motore aveva funzionato con una regolarità perfetta, tanto che, rallegrandomi, io avevo detto a Campanelli che mai mi era sembrato che il motore fosse andato così bene.

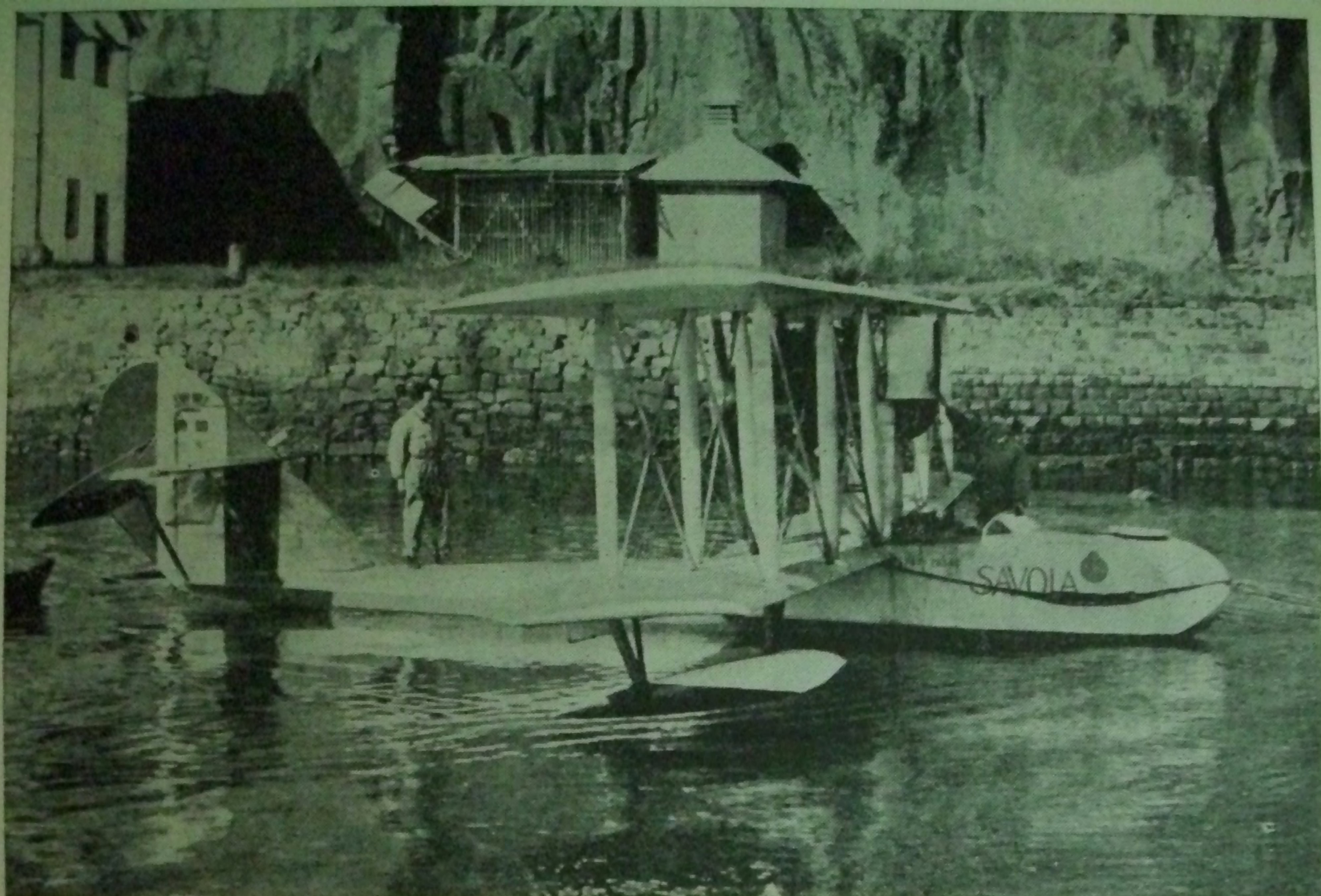
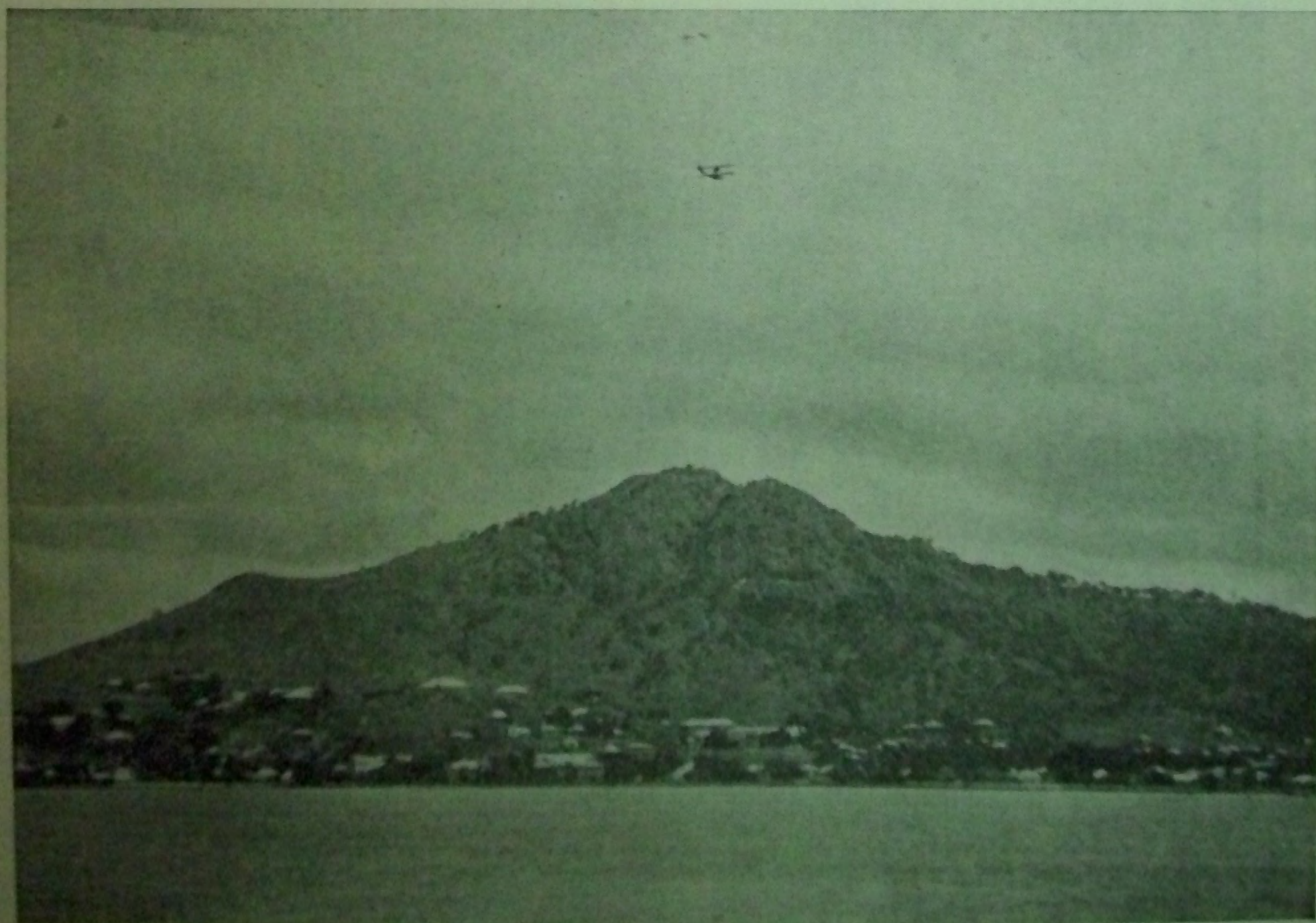
Ora non vi era altro da fare che cercare di mettere alla meglio il motore in condizioni da poter funzionare regolarmente.

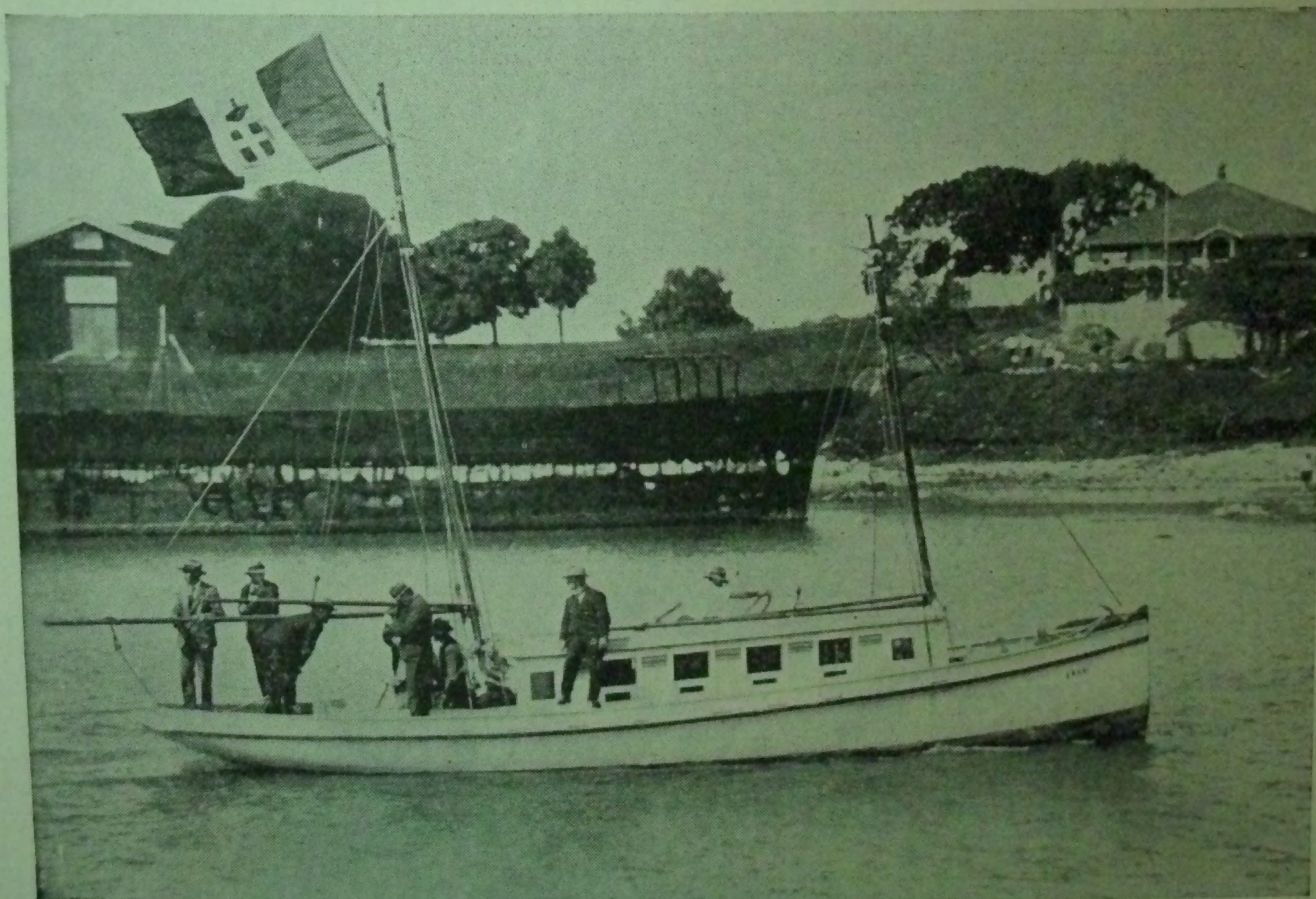
Confesso che avevo le mie buone ragioni per essere alquanto preoccupato. Infatti, costretto a trattenermi ancora a Sydney, avrei poi attraversate le Filippine nella peggiore stagione dell'anno, ossia quando è massima la frequenza dei tifoni e con essa la precipitazione atmosferica. Aggiungi che, lasciata l'Australia, mi attendevano fra le altre circa otto tappe in mare largo e raramente percorso da piroscafi.

Partire perciò con un motore che non funzionasse bene per un viaggio di tal genere, significava rinunziare a qualunque speranza di arrivare.

Il primo agosto il lavoro fu pronto e provai ancora in volo l'apparecchio. Il motore funzionò regolarmente; però, per ogni buon fine, decisi di portare a bordo anche l'altra coppia di cilindri di rispetto, che non avevo adoperato.

Occorreva fare un piccolo lavoro, perchè tale coppia potesse sostituire non solamente una di quelle centrali del motore, ma anche una delle laterali. A tal uopo bisognò modificare gli attacchi delle tubature d'acqua. E poichè questo lavoro durò più di quanto io avessi previsto, fui pronto a partire solo il 5 agosto. Ma quel giorno si verificò una perdita di acqua al radiatore. Bisognò ripararlo. Finalmente il 6 agosto, dopo circa tre settimane di sosta, alle 9.30, lasciai le acque di Sydney.

Brisbane: Dopo la manovra d'ormeggio

Brisbane: Pronti a ripartire

Townsville: Sulla città

Townsville: Mentre l'apparecchio sta per toccare l'acqua

Townsville: Il rimorchiatore che ci conduce all'ormeggio

Townsville: Il rifornimento

Townsville: Lo sbarco

X.

VERSO IL NORD

La mattina del 6 agosto anche la flotta americana si apparecchiava a partire per ritornare in America. Dalle ciminiere delle navi uscivano nuvoli di fumo; sugli alberi erano issati continuamente segnali a bandiere, le grue erano tutte in moto per mettere in coperta le imbarcazioni, mentre qualche motoscafo si scostava dalle banchine, portando a bordo gli ultimi, i più restii a staccarsi dalla ammaliante terra australiana.

Feci una rapida corsa lungo le mastodontiche navi, scambiando con la mano un ultimo saluto con gli ufficiali, che affaccendati correvano su e giù per i ponti. Noi partivamo per due direzioni diverse, dopo di avere, con qualche diversità di mezzi, adempiuto alla stessa missione, portando da levante e da ponente il saluto di due nazioni amiche al laborioso ed attivo popolo australiano.

Ammirai dall'alto per l'ultima volta la città affascinante, mollemente distesa lungo le sinuose rive di Port Jackson, che rispecchiava nelle sue acque azzurre le case ridenti tuffate nel verde dei giardini.

La costa proseguiva verso Nord, frastagliata e ricca di laghetti e insenature: una vera ammirevole rotta per idrovolanti. Ripensando alle inospitali coste che avevo prima di allora percorse, mi sentivo più sicuro ed avevo quasi l'allegria di chi fa una gita di

piacere. Vero è che mi attendeva in seguito qualche contrarietà; ma era prematuro pensarci.

Qualche piccola noia l'ebbi subito dopo, perchè tra New Castle e Smoky Cape trovai nubi, acquazzoni e « remous »; ma dopo Smoky Cape il tempo si chiarì di nuovo ed il vento da Sud mi fece allegramente trottare verso Brisbane, dove giunsi alle 13.50, percorrendo in circa quattro ore e mezzo gli ottocento chilometri che separano Brisbane da Sydney. Ammarai nel fiume davanti al Botanic Garden; non vi era alcuno ad assistere al mio arrivo, perchè avevano calcolato che sarei giunto un'ora più tardi. Meno male: questa volta non avevo disturbato nessuno.

Penammo molto, per la forte corrente del fiume, ad ormeggiare l'apparecchio; venne poi qualche motoscafo ad aiutarci, e così la manovra fu più spedita.

Mentre ero affaccendato con gli ormeggi, mi sentii salutare da una voce non nuova.

— Ben arrivato, comandante!

Mi voltai di scatto e rividi il profilo aquilino di un mio antico ufficiale che comandava, a Brindisi, una delle mie squadriglie idrovolanti, durante la guerra.

— Lei qui?

— Io qui, comandante. Ben felice di mettermi ai suoi ordini.

Con grande effusione ci stringemmo la mano e rievocammo la vita comune di guerra. Egli aveva navigato il mondo per lungo e per largo, e, dopo aver cambiato forse mille mestieri, era ora a Brisbane, ove la sua ultima occupazione era l'industria automobilistica. Si mise subito a lavorare con noi come nei vecchi bei tempi di attività e ci fu sommamente utile.

Mentre stavamo attorno ai rifornimenti, fui chiamato d'urgenza a bordo di un rimorchiatore.

Era quivi l'Arcivescovo di Brisbane, venuto apposta fin là per darmi il suo saluto; le sue commosse parole mi restarono profondamente scolpite nel cuore, perchè erano l'espressione spontanea di uno spettatore buono e disinteressato.

Al mattino seguente, alle 9.15, misi in moto. La partenza si presentava alquanto difficile, perchè il fiume era stretto e pieno

di traffico per i numerosi ferry boats che assicuravano il transito da una riva all'altra, estendendosi la città sulle due sponde. Il vento non era in direzione favorevole, e mi recai flottando sotto vento per poter disporre di uno spazio bastevole per decollare. Ad un certo punto un ferry boat mi tagliò la rotta. Io avevo il vento in coda e non potevo governar bene. Pertanto feci un dietro-front per scansarlo. Il comandante del ferry boat intanto aveva fatto anche lui macchina indietro: girai allora di nuovo per passare, mentre il ferry boat rimetteva le macchine avanti e così avvenne l'inevitabile collisione. Sentii un crac, che ebbe un'eco sinistra nel mio cuore. Fortunatamente il mio apparecchio non subì danni seri: la prua ed il galleggiante sinistro avevano riportato una leggera ammaccatura. Sebbene le avarie richiedessero una riparazione, pure volli partire ugualmente per approfittare del tempo favorevole. Nonostante le insistenze degli astanti, fra cui il mio antico ufficiale che, ansioso e preoccupato, era accorso anche lui con un motoscafo, rimisi in moto, e alle 9.40 era in volo.

A causa degli strati molto densi di nuvole aumentai di quota sino a circa duemila metri, e tagliai su terra per evitare un temporale che minacciava la costa. Ma dopo un po' compresi che non era conveniente insistere nella direzione presa, e allora planai passando sotto le nuvole, abbassandomi fino a trenta metri dall'acqua, sotto violenti scrosci di pioggia e tra fortissimi sobbalzi dell'apparecchio. Ebbi per il resto del percorso una buona navigazione lungo le coste, ora non più tanto abitate, ma sempre ridenti e piene di buoni ripari per un eventuale ammaraggio di fortuna.

Alle 12.30 ero in vista di Rockhampton, e alle 13 ammarai nel Fitzroy River, presso una boa, su cui avevano innalzato la bandiera italiana e che era stata dietro mia richiesta appositamente preparata per il mio ormeggio; poichè, ora, per l'esperienza acquistata nel precedente viaggio e pei numerosi inconvenienti avuti ammarando nei fiumi di forte corrente, richiedevo sempre alle autorità locali che si compiacessero di farmi trovare all'arrivo una boa per facilitarmi l'ormeggio.

A Rockhampton fummo cordialmente accolti dal sindaco e dalla popolazione, che non aveva mai veduto un idrovolante. Un

battello di curiosi, trascinato dalla corrente, venne contro il nostro apparecchio, urtando proprio sul galleggiante che aveva subìto delle avarie nella collisione col ferry boat prima della partenza da Brisbane. Ora non era davvero più possibile proseguire. Ma per fare la necessaria riparazione, bisognava smontare il galleggiante, e questa operazione richiedeva che si mettesse l'apparecchio in secco sulla sponda del fiume. Ciò era difficile essendo la sponda molto accidentata, piena di sassi e scoscesa; ma riuscii a trovare un posto che mi parve adatto e coll'aiuto di un battello a remi e di un motoscafo, vi portai l'idrovolante. Però, mentre tentavamo di ormeggiarlo, si scatenò un forte temporale, che ci fece penare non poco ad agguantare lo scafo, per impedire che subisse altre avarie battendo contro qualcuno dei numerosi battelli che si trovavano ormeggiati vicino. Per colmo di sfortuna scese anche la notte; e tranne due o tre volenterosi, tutti gli altri, che avevano cominciato ad assisterci, visto il buio e vista la pioggia, si erano dileguati.

Tra il vento, la corrente, la pioggia, il buio e le instabili imbarcazioni di cui ci servimmo, fradici d'acqua e sporchi di fango fin sopra le ginocchia, dovevamo sembrare delle anime dannate a scontare dei fieri peccati. E quando alla fine tutto il lavoro fu compiuto, ebbi anche la bella consolazione di constatare che il posto scelto era molto pericoloso, causa i sassi su cui si sarebbe adagiato l'apparecchio con la bassa marea. Eseguimmo così nuovamente, ma a rovescio, la manovra, che già ci era costata ben due ore di fatiche di ogni genere. Dovemmo molto penare nel buio pesto e sull'acqua nera come l'inchiostro, sotto la sottile insistente pioggerella, per rintracciare la nostra boa, possedendo un fanale a candela come unico mezzo di illuminazione.

Alle 9 di sera, dopo quel vero lavoro di Sisifo, potemmo recarci a terra. Ringraziai gli improvvisati collaboratori per il loro spirito sportivo ed il loro valido aiuto, perchè, mentre per noi quella dura sfacchinata era un assoluto dovere, per loro era invece un atto volontario e spontaneo di generosa fraternità.

Debbo aggiungere che avevamo adottato il sistema di sopprimere la colazione perchè, arrivando poco dopo mezzogiorno, le

ore di luce sfruttabili prima del tramonto erano spesso appena sufficienti per la manovra di ormeggio, la verifica del motore ed il rifornimento di combustibile. Prendevamo qualche uovo da bere prima di partire e portavamo con noi a bordo uova sode, frutta ed un po' di Porto o di Marsala. Tale sistema seguimmo in tutto il resto del viaggio e non avemmo a lagnarcene. Quella sera però, dato il penoso lavoro che durava ininterrotto fin dalla mattina, avevamo un appetito insolito. Ci precipitammo così all'albergo per cenare.

— Ma la cucina a quest'ora è chiusa — ci fu avvertito.

Purtroppo non avevamo pensato a prevenire il proprietario dell'albergo, come sarebbe stato opportuno, poichè in Australia, specialmente nei piccoli centri, c'è l'abitudine di cenare alle 5 e mezzo o alle 6 del pomeriggio.

Dovemmo certamente mostrare una faccia ben desolata alla inattesa poco gradevole nuova, perchè la governante dell'albergo si affrettò a soggiungere:

— Ma stiano tranquilli, che qualche cosa da mangiare troveremo.

Questo qualche cosa, poi, consistette in un piatto di ostriche e in un po' di frutta. Le ostriche, invero, erano più di trecento ed il fatto che ci vennero servite senza guscio ci aiutò ad ingerirle senza quasi accorgerci della loro quantità. E questo fu il record gastronomico del viaggio.

Il giorno seguente decisi di smontare il galleggiante da riparare mettendo due sacchi di sabbia, come contrappeso sull'ala opposta. Fortunatamente trovai a Rockhampton un bravissimo carpentiere specializzato nelle riparazioni di iole da corsa.

Egli si mise al lavoro sotto una tettoia del Motoboat Club, circondato da sfaccendati e curiosi, con i quali scambiavamo ogni sorta di frizzi e motteggi. Fece un lavoro magnifico e alla sera il galleggiante fu provato e potè essere rimontato a posto.

Il 9 agosto pioveva dirottamente e per giunta nuvole basse coprivano alla vista il suolo collinoso; decisi perciò di rinviare la partenza all'indomani.

Era domenica, e nel pomeriggio trascinammo la nostra malinconica noia per le deserte vie di Rockhampton, sotto una pioggerella uggiosa e persistente, facendo progetti per le prossime traversate.

Il 10 agosto il tempo era abbastanza sereno, ed alle 8.40 partii per la nuova tappa che non superava i 700 chilometri.

La costa volgeva verso nord-ovest e si cominciavano a vedere sul mare banchi corallini emergenti qua e là in piccoli isolotti scogliosi.

La città di Townsville appariva dall'alto civettuola e ridente. Essa ha la forma di un enorme anello che circonda un contrafforte alto trecento metri su una base del diametro di circa due chilometri. Il contrafforte è nudo di abitazioni ed ha un aspetto selvaggio e desolato, stranamente in contrasto con le bianche casette che, affollantisi alle sue falde, dànno un piacevole aspetto di vita e di benessere.

Townsville era nel mio itinerario l'ultimo centro australiano abbastanza ricco di risorse.

Mi attendevano poi numerose traversate lungo coste disabitate e selvagge o su mari deserti e mai solcati da navi.

In caso di forzata discesa in mare c'era da aspettarci, se non fossimo sommersi subito, di dover passare molti giorni e forse qualche settimana alla deriva, sull'acqua, prima che la mia piccola vela mi permettesse di raggiungere il centro abitato meno lontano.

Avevo a bordo una modesta riserva di 8 kg. di viveri in una scatola chiusa ermeticamente. Ad ogni buon fine pensai bene di rinforzare la riserva ed acquistai sul posto circa altri 20 Kg. di provviste di vario genere, fra le quali abbondavano frutta in conserva che io ritengo possano essere per dei naufraghi il cibo più gradito e nello stesso tempo più nutriente.

Avevo bensì alcuni ami per pescare, ma bisognava fare i conti con dei pesci di buona volontà che si fossero gentilmente fatti prendere da pescatori dilettanti ed inesperti come eravamo noi.

La gradevole temperatura primaverile, che avevamo goduta finora era finita: ricominciava il caldo, essendoci già avvicinati notevolmente all'Equatore.

A Townsville il Console italiano ci accolse con grande effusione, ed a lui domandai informazioni sulla rimanente costa del Queensland che ci restava da percorrere.

Mi interessava avere qualche notizia sugli aborigeni, di cui le ultime tribù abitano ancora le foreste del Nord Queensland e con i quali, sempre nella deprecata ipotesi di una discesa forzata, avremmo potuto eventualmente avere dei contatti.

— Non c'è molto da fidarsi — mi disse il Console — poichè i pochi indigeni superstiti del Queensland, che è la regione la quale alberga i nuclei più importanti (in tutta l'Australia, noti, sembra che non oltrepassino i 20.000), sono disseminati nelle foreste, dove conducono vita miserabile e selvaggia, nutrendosi di radici e di vermi. Pochi esercitano la caccia e la pesca. Le persecuzioni e le umiliazioni cui questi aborigeni furono fatti segno per parte delle prime colonie di bianchi sbarcate in Australia, li hanno costretti ad appartarsi in località deserte ed inaccessibili, che non ne hanno certo migliorato le condizioni sociali. Eppure io ritengo che, forse più di altri popoli selvaggi, questa razza sarebbe suscettibile di notevoli ed anche interessanti progressi, date alcune sue caratteristiche fisiche che non hanno riscontro in altre regioni della terra, come la perfezione dei sensi dell'udito e dell'olfatto. Forse con un sapiente indirizzo ed una intelligente educazione si potrebbe ottenere da questa gente qualche notevole risultato, mettendo a contributo della scienza quelle straordinarie doti. Essi vivono in grotte o in piccole capanne fatte di rami fronzuti, o addirittura al riparo di uno schermo di foglie, spostabile secondo la direzione del sole o del vento. A causa della miseria sacrificano molti neonati alla morte, e ciò porterà presto alla sparizione completa di questa razza. Sono molto superstiziosi ed hanno cerimonie, danze e riti stranissimi. Uno dei riti ha luogo quando i ragazzi sono giudicati di età matura per acquistare il nome di uomini. Essi vengono portati sopra una specie di sacro monte dove, alla presenza degli anziani della tribù, vengono bendati e sottoposti ad esorcismi strani, tra danze e canti tumultuosi. Devono quindi subire il taglio dei capelli, una completa depilazione, lo strappo di due denti incisivi, la perforazione del setto nasale in

cui viene passata una sbarretta di legno, mentre il viso viene pitturato in nero. Così conciati, vengono lasciati in pace per qualche tempo, e, dopo che peli e capelli sono ricresciuti, subiscono incisioni sulla pelle, fatte con pezzi di quarzo ed in modo da ottenere profonde cicatrici, portate poi a suppurazione per ottenere maggiori effetti decorativi. Dopo questa cerimonia ed altri supplizi il paziente viene dichiarato uomo e può prendere moglie.

— Se non è morto.

— Già, se non è morto.

— Ma alla fin dei conti come potremo essere accolti in caso di una involontaria visita?

— Io La consiglierei di evitarne il contatto. Sono gente fuori del controllo di qualsiasi autorità e si narrano casi di ferocia e di cannibalismo, davvero incredibili, avvenuti in passato contro bianchi.

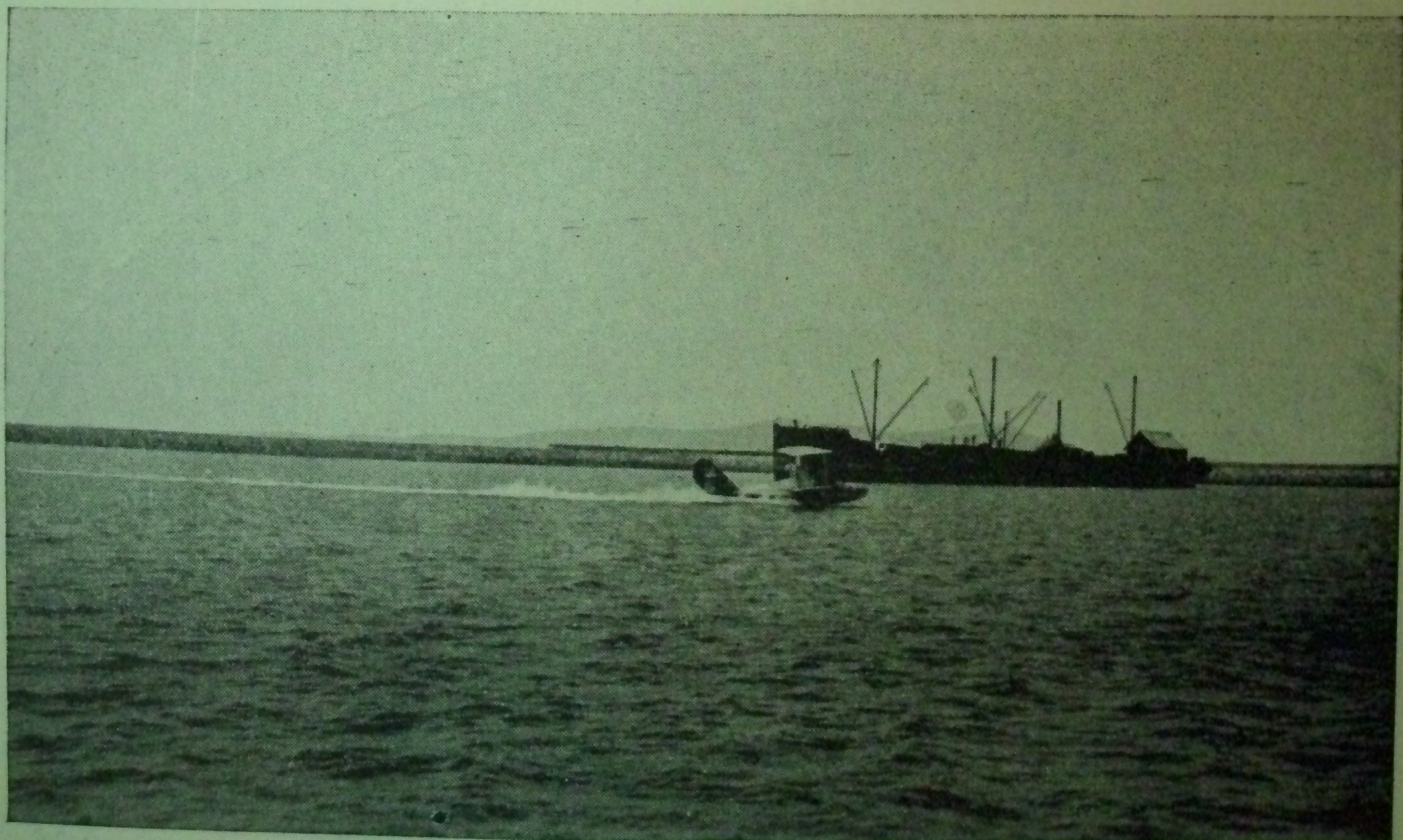
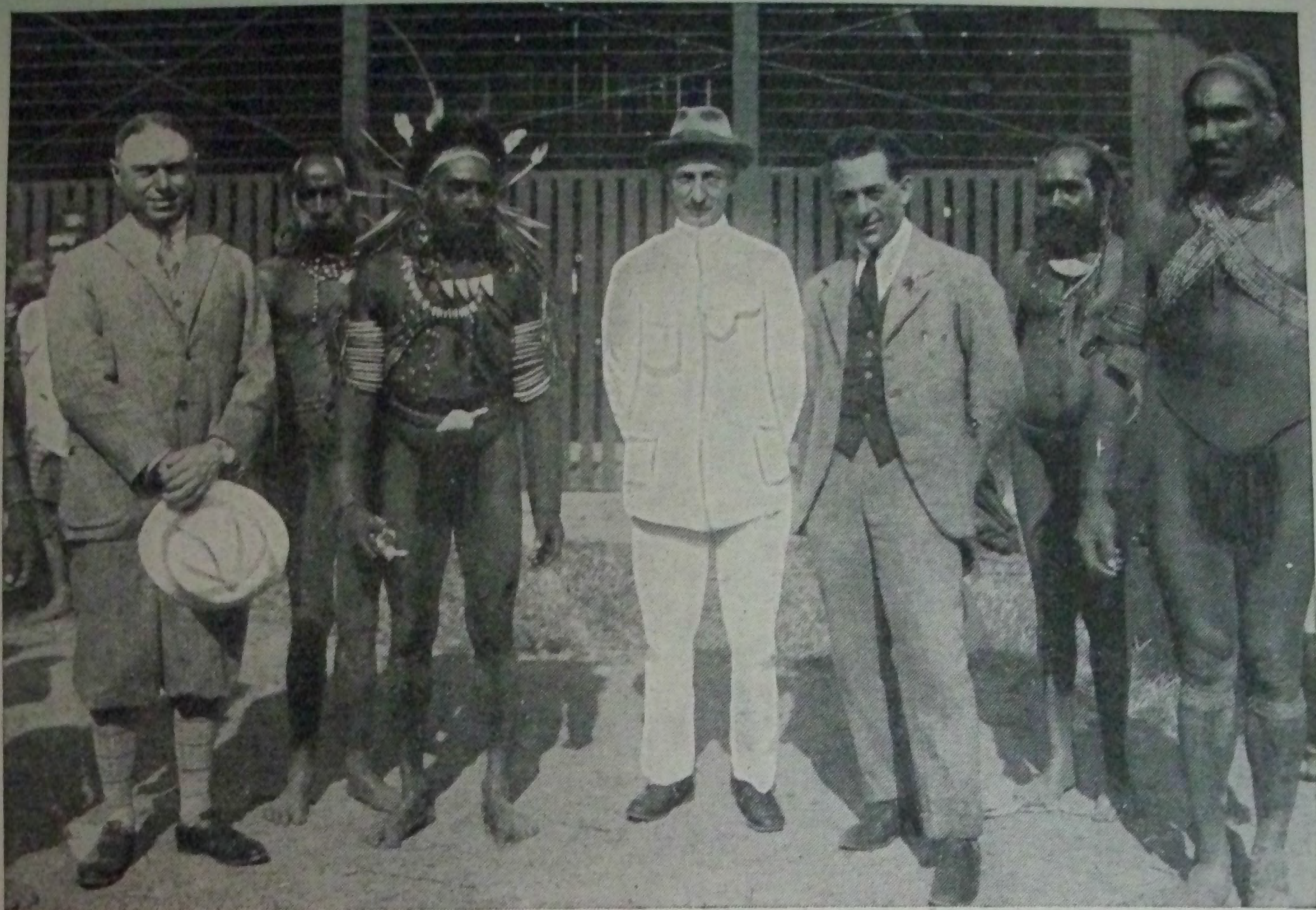
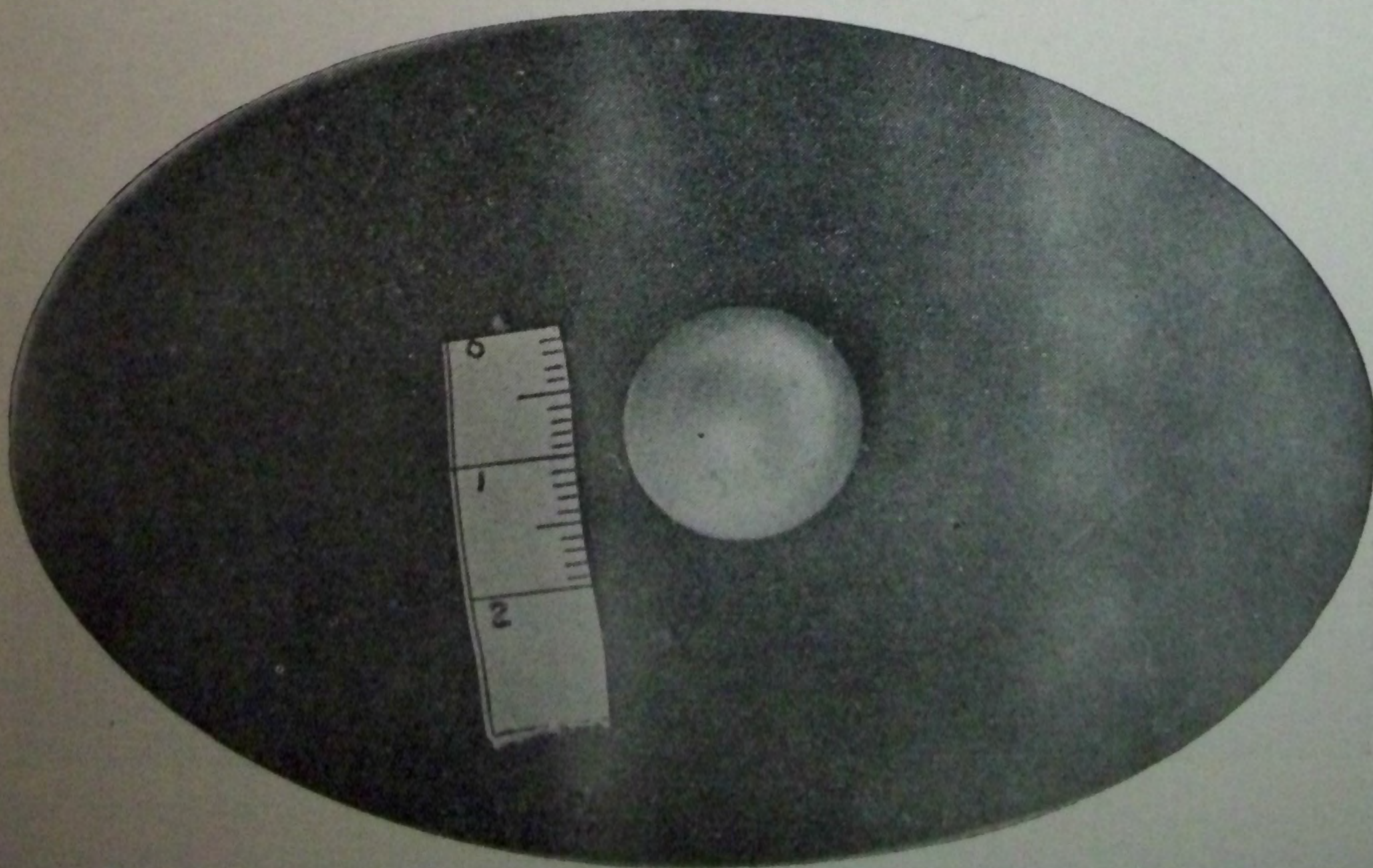
— Ho capito: è meglio girare al largo.

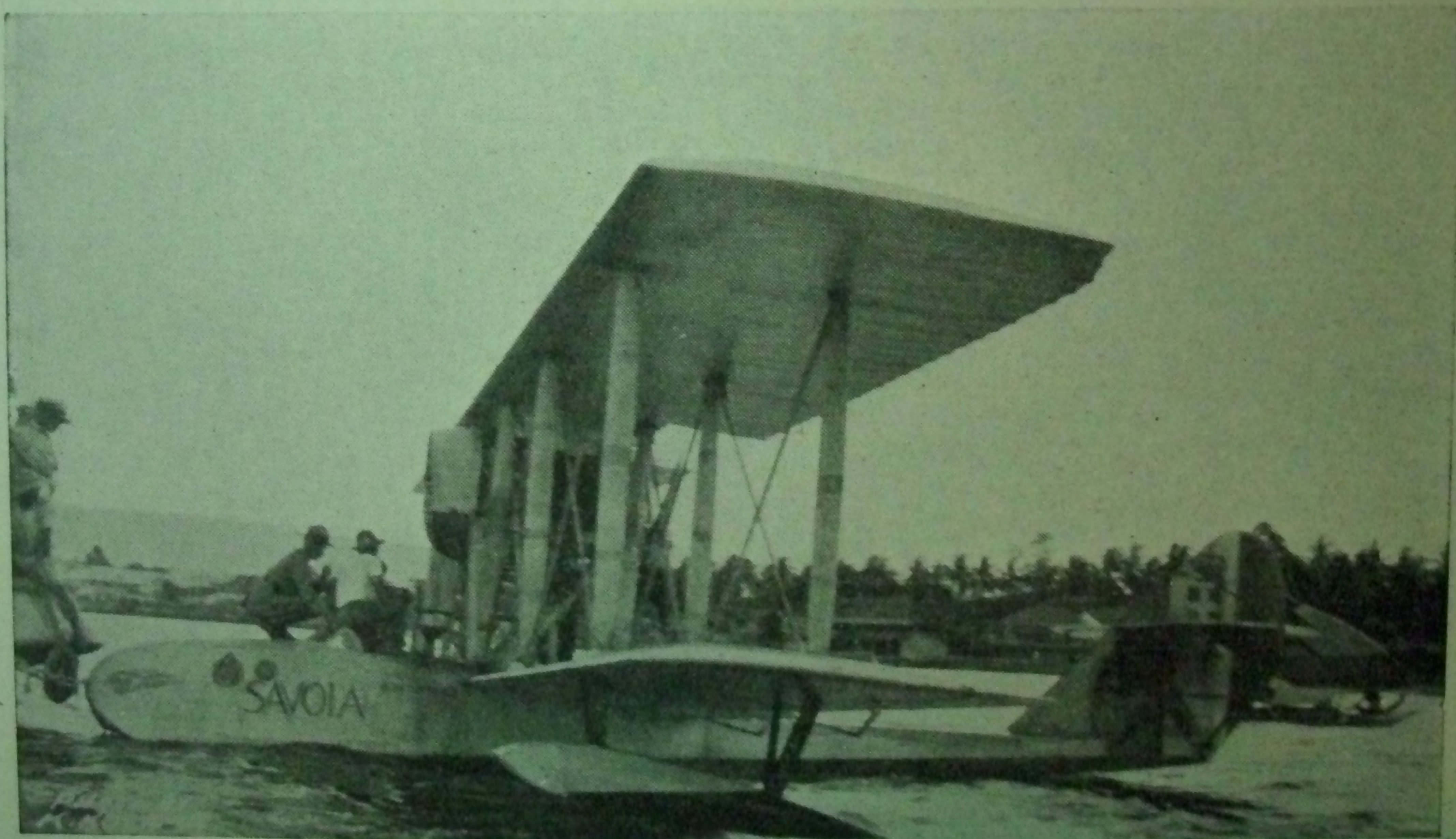
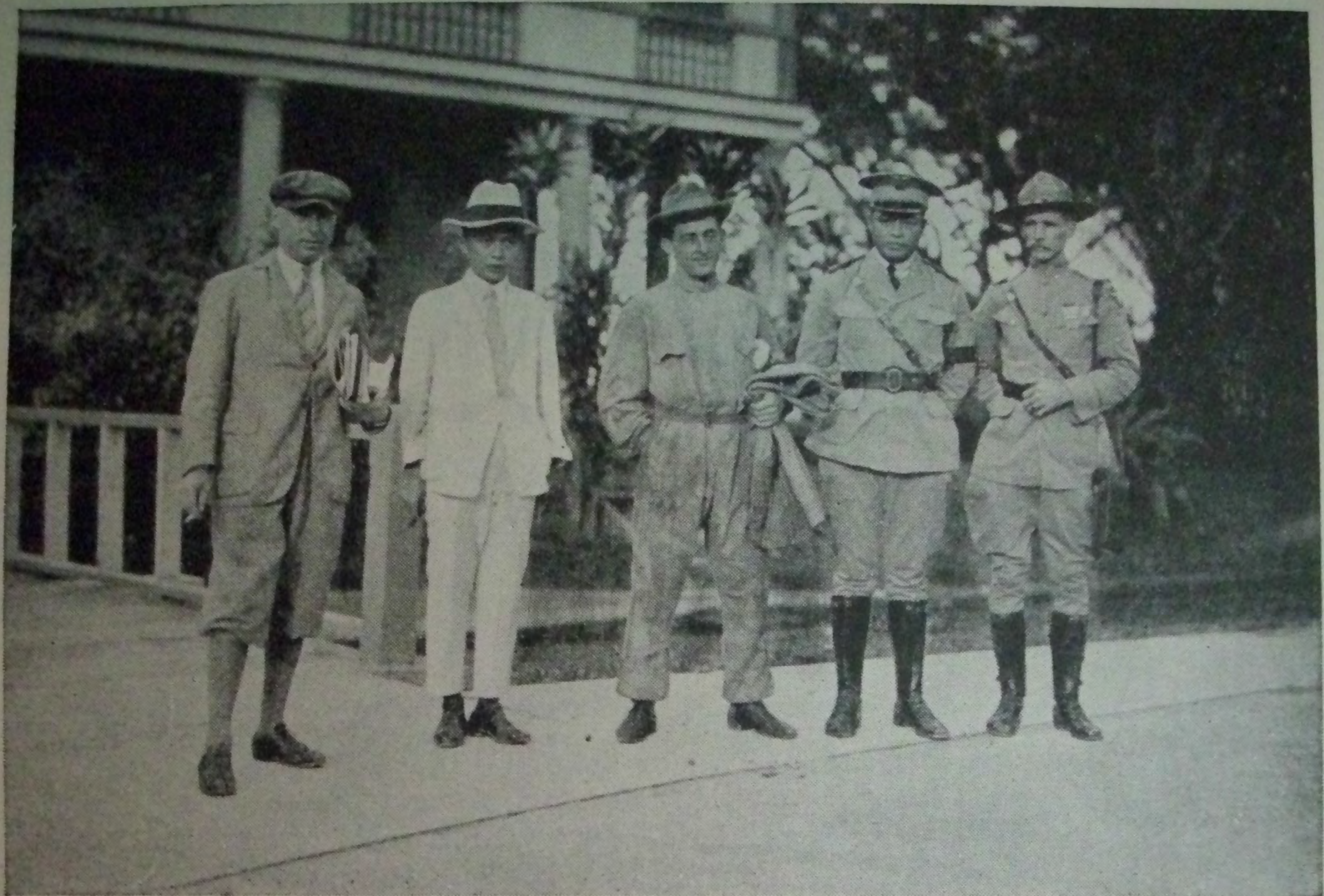
Dopo di ciò mi convinsi che era stato saggio aver aumentato le provviste di viveri, poichè in qualunque caso era preferibile il deserto mare alla terra infida.

Trovai a Townsville inviti molto insistenti dalle varie colonie italiane del Queensland che volevano vederci, e pertanto decisi di dividere in due la prossima tappa Townsville-Cooktown per fermarsi un giorno a Innisfil, che era il centro dove più abbondavano gli immigrati italiani.

Partii l'11 mattina e dopo breve navigazione planai nel Jhonstone River a Innisfil. Fummo accolti con grandissimo entusiasmo dai numerosi connazionali e dalle autorità locali. Ma, appena sbarcati in terra, sia io che Campanelli fummo assaliti da mal di capo e da insistenti dolori di carattere reumatico: chissà che non si trattasse d'un tardivo effetto del record gastronomico di Rockhampton!

Ciò non pertanto, col viso giallo per il disordine interno dei nostri corpi, dovemmo fare buona accoglienza ai ricevimenti ed ai banchetti offertici in attestato di grande stima.

Townsville: Molta gente ci attendeva per salutarci

Townsville: La partenza

Merauke: In mezzo ai Kaia Kaia

Dobo: Una perla che vale da sola la nostra spedizione

Zamboanga: Dopo l'arrivo

Zamboanga: Durante il rifornimento

Zamboanga: Il Governatore e gli ufficiali americani

Zamboanga: La casa che ci ospitò

Durante il giorno dovemmo sulle nostre mal ferme gambe visitare un molino per la macina delle canne da zucchero, alla cui coltivazione sono specialmente dediti gli Italiani del Queensland.

Ricordo che fu una gita molto faticosa perchè il molino era distante e la strada o, per meglio dire, il sentiero per giungere ad esso talmente accidentato e sconvolto, che per poco l'automobile non ebbe a rovesciarsi; ed in uno dei sobbalzi violentissimi della macchina riportai una leggera contusione: cosa che in aeroplano non mi era mai successa...

Nel deposito del molino pile enormi di sacchi pieni di zucchero erano accumulate, e ciò a causa dello sciopero dei lavoratori del mare, che durava da molte settimane e impediva la esportazione. La produzione dello zucchero del Queensland, mi dissero, era superiore ai bisogni dell'Australia, ma non si poteva esportarne il dippiù a causa dell'alto prezzo cagionato dall'elevato costo della mano d'opera. Per non fare andar perduta tanta ricchezza, il governo provvedeva alla esportazione, vendendo sotto costo e rimettendoci la differenza del prezzo.

Quella sera avemmo pure un ballo svoltosi in una baracca di legno, e dove corse anche una sfida tra due a proposito di una mancata presentazione.

Appena mi fu possibile me ne ritornai all'albergo, anche esso costruito con assiti di legno, con camerette piccole come celle di un convento. Avevo un po' di febbre e presi perciò un po' di chinino e di aspirina. Ebbi una notte agitata da sogni di ogni genere: mi pareva che i selvaggi volessero farmi l'operazione di cui mi aveva parlato il console e che io riuscissi a salvarmi regalando loro un sacco di zucchero!

La mattina dopo mi sentii un po' meglio, mi copersi più del solito e lasciai Innisfail tra gli applausi e gli auguri di quei buoni Italiani, che con una vita di stenti e di sacrifici costruivano le fondamenta del loro benessere futuro.

La patria lontana era viva nei cuori di quei figli perduti ai limiti del mondo. Essi consideravano l'apparecchio come un pezzo vitale della terra natìa, e per tutta la notte alcuni vegliarono intorno ad esso come intorno ad una cosa sacra.

La mia presenza ad Innisfail significava che la patria si occupava di loro e non li aveva dimenticati.

Era un segno, un legame invisibile di amore e di fede portato sul vento attraverso migliaia e migliaia di chilometri.

La navigazione per Cooktown fu breve e pacifica, ma non altrettanto pacifico fu l'ammaraggio, perchè forti contrasti di vento dovuti alle condizioni locali ed agli Alisei abbastanza freschi da sud-est producevano continue raffiche, che assumevano una grande violenza. Ma ciò che rese la manovra di ammaraggio delicata e difficile furono i continui sbalzi delle raffiche che saltavano alternativamente in direzione per circa 90°. Così mi accadde che, mentre ero per toccare acqua regolarmente con la prua al vento, fui investito da un colpo più impetuoso sul lato destro, e dovetti ridare motore, eseguendo una conversione a destra di 90° e ammarando nella nuova direzione. Incagliai l'apparecchio sulla spiaggia, con l'intenzione di ripartire subito, ma non fu possibile perchè, date le risorse locali molto scarse, il rifornimento ci portò via più tempo del previsto.

Sulla spiaggia venne a salutarmi tra gli altri un uomo assai strano, vecchio e decrepito, ma ancora sufficientemente in gamba. Dopo molti stenti, mi riuscì di capire quello che mi diceva in un gergo quasi incomprensibile. Era un milanese, da circa quaranta anni in Australia. Lavorava nei primi tempi in una miniera d'oro. Poi la miniera era stata abbandonata, perchè le spese di estrazione per il costo della mano d'opera ne avevano annullato il rendimento. Viveva ora a Cooktown gli ultimi giorni della sua vita, sussidiato dal Governo. Parlava un misto assai curioso di Inglese e di dialetto milanese. Gli occhi gli brillavano di gioia nel rivedere un connazionale dopo tanti anni di isolamento.

Cooktown è l'estrema città verso il nord dell'Australia. Dopo di essa fino a Capo York non esiste più alcun centro abitato. Anche là mi dissero di stare guardingo se avessi dovuto scendere lungo la rotta per Thursday Island, perchè non c'era da fidarsi degli indigeni.

Nel pomeriggio il vento aumentò con raffiche violente ed improvvise. Preoccupato per l'apparecchio, lavorammo due ore

a rinforzare gli ormeggi, servendoci di una grossa ancora che potei procurarmi sul posto. Fortunatamente l'albergo era in prossimità della riva e dalla finestra della mia camera potevo tenere d'occhio l'idrovolante. Durante la notte, udendo a tratti soffiare più forte il vento, mi alzai diverse volte per recarmi sulla veranda ed osservare le condizioni dell'apparecchio.

La mattina, alle 6, il tempo era molto scuro e ventoso. Mi recai a bordo e salpai l'ancora, facendomi scarrocciare col motore fermo sotto vento. Quando fui da terra a una distanza conveniente per poter decollare, detti fondo di nuovo per mettere in moto il motore. Vi era mare corto e rotto, e il decollaggio si presentava perciò molto difficile. Abbandonato il cavo dell'ancora, detti tutto il motore, correndo contro vento ed esponendomi a violente incappellate; ma riuscii ad andare sul redan, correndo a ridosso della riva. Dovetti fare, correndo sull'acqua a circa 80 Km. di velocità, una accostata di 120°, evitando per miracolo di urtare contro una meda che segnava il posto di una secca. Mi trovai così contro terra, ma per buona sorte potei prendere d'infilata un canale, correndo sul quale, in acqua calma ma investito di poppa dalle raffiche, riuscii, dopo aver percorso circa due chilometri e mezzo, a mettermi in aria. Sbattuto dal vento, l'apparecchio, appena sollevatosi, ebbe dei balzi violentissimi, che mi ricondussero quasi sull'acqua, ma finalmente potei prendere quota e presentarmi contro vento. Erano le 7; il tempo era poco buono e di tanto in tanto pioveva.

Alle 8 e un quarto ero all'altezza di Capo Meltin. Qui lasciai la costa, dirigendomi verso nord, e seguendo una linea di banchi di corallo. Alle 9.10 mi trovai all'altezza di Capo Direction. Il tempo era leggermente migliorato, ma presto ridivenne scuro con raffiche di vento, tra est e sud-est, abbastanza forti. Alle 10.40 ero sulla baia di New Castle, e finalmente, alle 11, a Thursday Island, dove planai in vicinanza di una boa che mi era stata preparata. Il mare era molto mosso perchè non vi era riparo sufficiente. Molte incappellate mi ricopersero, mentre alla deriva attendevo un motoscafo che mi prendesse a rimorchio. In tali condizioni scar-

rocciai sulla boa, di cui abbattei la bandiera con le ali, fortunatamente senza riportare danni.

Dal motoscafo (per grazia di Dio ve ne era uno) mi feci rimorchiare in una posizione più ridossata dal vento di sud-est, sotto l'isola di Horn, perchè dove mi trovavo, col mare così mosso, non era possibile fare il rifornimento.

Il tempo minacciava di peggiorare. Mi dissero che il giorno precedente il vento era arrivato ad una velocità di 50 km. all'ora!

Pensai allora di ripartire senza indugio per levarmi da quel porto difficile ed aperto al vento. Anche qui il decollaggio fu molto complicato. Mi feci rimorchiare sotto vento dal motoscafo, e alle 13.45, dopo aver preso violentissime incappellate, fui di nuovo in volo.

XI.

LUNGO LA PAPUASIA E LE MOLUCCHE

L'Australia, questa luminosa terra dal clima benefico, dalle genti ospitali, dalla vita gaia e sorridente, entrava ora nel regno dei ricordi. Una densa foschìa presto nascose alla mia vista le sue ultime isole.

La traversata dello Stretto di Torres, da Thursday Island a Merauke, era di appena 320 chilometri, ma la rotta si svolgeva su di un braccio di mare, deserto per i fondali incerti e per i numerosi banchi corallini che rendono pericolosa la navigazione.

Il cielo era coperto e tirava vento fresco da sud-est. Causa grandi ammassi di nuvole, la visibilità era molto ridotta. Sul mare non si vedeva alcun segno di vita. Dopo circa un'ora e mezzo avvistai la costa della Nuova Guinea o di Papua; una terra bassa dalla foltissima vegetazione. Immensi bassifondi si prolungavano dalla riva per parecchi chilometri al largo.

Seguendo la costa alle 3 e 20 del pomeriggio giunsi all'estuario del Merauke River, sulla cui riva sinistra sorge un piccolo villaggio.

Si vedevano dall'alto due o tre case dall'aspetto civile in un recinto che poi seppi essere della stazione radiotelegrafica. Qualche altra casetta lungo una strada, l'unica del villaggio, e poi tutte capanne nascoste fra gli alberi. Intorno, a perdita di vista, ricche foreste dalle piante tropicali, ma non più un segno di vita umana.

Il sole brillava nel cielo; quel piccolo gruppetto di abitazioni così isolato dal mondo civile faceva uno strano effetto come di un lontano eremitaggio.

Gruppi numerosi di indigeni, prostrati in terra o nascosti sotto gli alberi guardavano estatici lo strano spettacolo di questo uccellaccio rumoroso che veniva a turbare la loro quiete.

Planai dopo un rapido giro.

Vennero subito sotto il bordo con un battello il residente olandese e due missionari.

Non esisteva nessuna imbarcazione a motore sull'estuario del fiume, e poichè l'apparecchio arava, a causa della corrente, fummo presi a rimorchio da una fila di cinque canoe indigene, che vogavano con corte pagaie. Durante tale manovra, un grosso zatterone malese, scarrocciato dal vento e dalla corrente, ci venne addosso, obbligandoci a penare non poco per liberarcene.

Assicurammo l'apparecchio in vicinanza del pontile di sbarco e ci recammo a terra, dove ci sorprese uno spettacolo assai strano.

La popolazione di Merauke era composta quasi esclusivamente di Papuasi appartenenti alla tribù dei Kaia Kaia. Vi erano inoltre pochi Malesi. Solamente da alcuni anni era stato stabilito un piccolo presidio olandese, composto di un residente e di qualche missionario. I bianchi in tutto non erano più di una ventina.

Gli indigeni si affollarono subito intorno a noi, guardandoci con aria stupita. Dai missionari era stato loro da tempo annunciato l'arrivo di alcuni uomini in volo, ma essi, nonostante la fiducia che avevano in quei reverendi padri, che rispettavano grandemente, non volevano credere che degli uomini potessero volare.

Si avvicinarono a noi cautamente e ci toccarono gli abiti di volo, confabulando fra loro e ammiccando.

Completamente nudi, dalla pelle di un nero ebano, non avevano addosso che qualche collana di pietruzze e conchiglie. Gli uomini portavano inoltre sulla testa dei grandi trofei di penne variopinte.

Quella sera fummo ospiti del Rajà malese, da cui dipendeva il distretto di Merauke, che comprende tutta la costa sud di possesso olandese della Nuova Guinea.

Mi narrarono i missionari che la tribù dei Kaia Kaia, abitante nel villaggio, praticava il cannibalismo fino a qualche anno ad-

dietro, ma che tale brutale costumanza era stata smessa per la propaganda della loro missione e l'intervento del Governo Olandese; ciò nonostante qualche caso avveniva di tanto in tanto.

Il missionario che si occupava di me mi raccontò che alcuni mesi prima aveva dovuto fare una escursione nell'interno con una carovana di indigeni, e che per disgrazia durante il viaggio un ragazzo di circa 14 anni era caduto da un albero ed era morto sul colpo. Ebbene, il giorno seguente il missionario si accorse con orrore che i componenti della carovana avevano nelle loro bisacce, come provvista di viaggio, vari pezzi del cadavere del povero disgraziato. Lo strano si era che, pur essendo questa gente in tale stato di abbrutimento, non era poi di qualità intellettuali deficienti, e alcuni ragazzi, che i missionari con molta cura ed amore educavano in una piccola scuola, si mostravano dotati di normale intelligenza.

I Kaia Kaia, come le altre tribù della Nuova Guinea, possono praticamente ritenersi allo stadio di civiltà corrispondente all'età della pietra. Infatti non conoscono assolutamente il ferro e lavorano le loro piroghe col fuoco e con istrumenti di pietra. Le sole armi da essi usate sono le frecce, che lanciano con archi di bambù con grande abilità e a distanze assai forti. Sono fatte di una sottile canna con un osso dentellato per punta, in modo che è difficile estrarle dal corpo che ne è stato colpito. Riescono con esse ad abbattere anche degli uccelli in volo. Accendono il fuoco per mezzo di una bacchetta di legno, che frullano assai rapidamente con le mani, tenendone una estremità contro terra su erbe secche. L'operazione è lunga e faticosa e per essa abbisognano tre uomini che si diano il cambio. Le varie tribù della Nuova Guinea vivono in continua guerra tra di loro, tanto che i villaggi sono tutti costruiti su palafitte, all'estremità superiore delle quali la sera vengono ritirate le scale nelle abitazioni, allo scopo di proteggersi da un proditorio attacco nemico durante il sonno. E' opinione degli indigeni che il mangiare un uomo porta ad impadronirsi completamente delle sue qualità. Un uomo poi è tanto più stimato quante più teste ha tagliato, e quindi i guerrieri più maturi della tribù vanno a caccia di uomini di altre tribù per

tagliar loro la testa, che appendono nella propria capanna a guisa di trofeo.

La società vive in un regime completamente comunista. Non esiste nessuna forma di monete e nessuna forma di scambi. Ogni uomo si procura con la caccia agli animali ed ai suoi simili, l'occorrente per vivere.

L'aspetto dei Kaia Kaia era estremamente ributtante; tanto che avendo io posato fra di essi per una fotografia, non vedevo il momento che il fotografo finisse il suo compito. Usano dipingersi i denti di nero e le labbra di rosso; si appendono vari anelli alle narici e ai lobi degli orecchi, che per quel peso si allungano inverosimilmente. I più eleganti portano inoltre infissi alle narici dei denti di cinghiale.

Mi assicurarono che lungo la costa vi erano villaggi e da per tutto qualche missionario; però la zona più verso ovest, ossia tra lo stretto di Marianna e il Capo Walsch, non era ancora esplorata; e mi consigliarono di buttarmi, in caso di avaria, piuttosto in mare che in terra, perchè qui non potevano assicurarmi di quello che sarebbe potuto succedere.

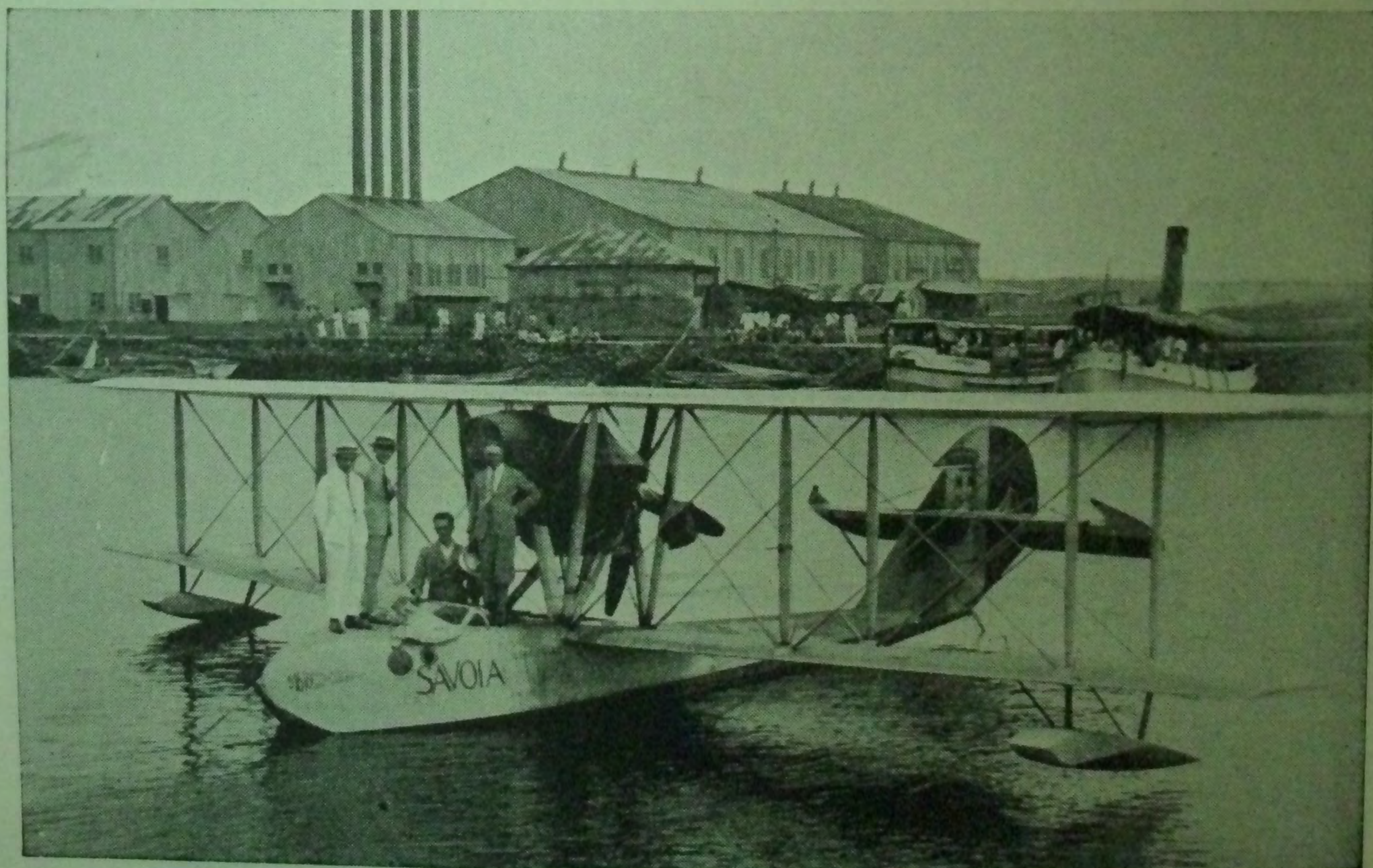
Probabilmente sarei stato rispettato come una divinità; ma avrei potuto in questo caso avere delle noie dagli stregoni... per gelosia di mestiere. Quello però che non mi persuadeva era la possibilità d'essere costretto, all'occorrenza, a mangiare costolette di Papuasi.

Lascio qui la parola al Padre Pietro Vertenten, uno dei missionari che amabilmente mi assistirono, il quale così descrive le impressioni dei Kaia-Kaia sul soggiorno di « Gennariello » a Merauke:

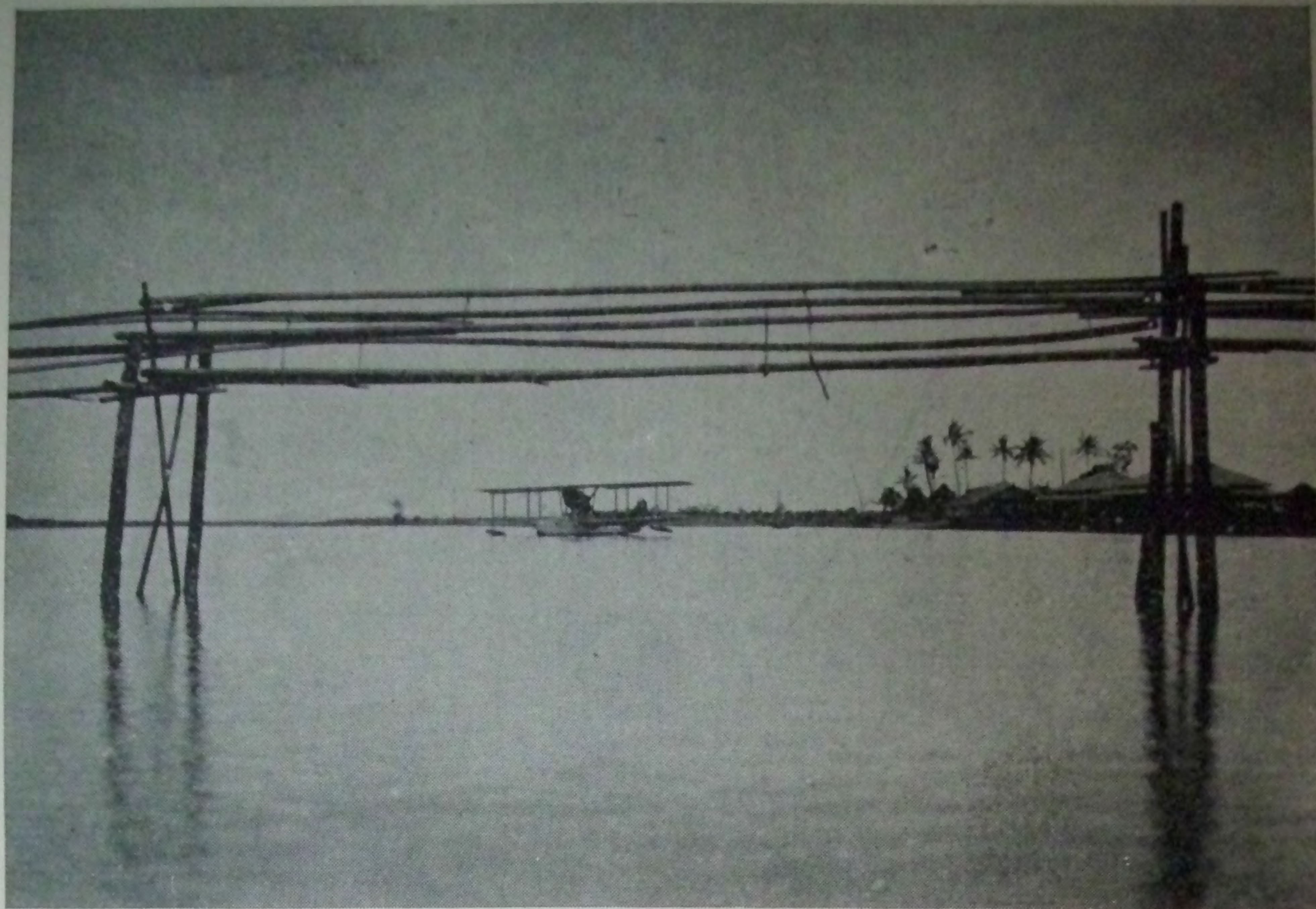
« — Cosa dici, Padre? Una macchina che vola!... Ma possi-
« bile?... E com'è fatta? E chi la spinge? E come si regge? E
« quando verrà?... —

« Lascio immaginare le camicie che dovevo sudare per appa-
« gare la curiosità dei miei amabili parrocchiani.

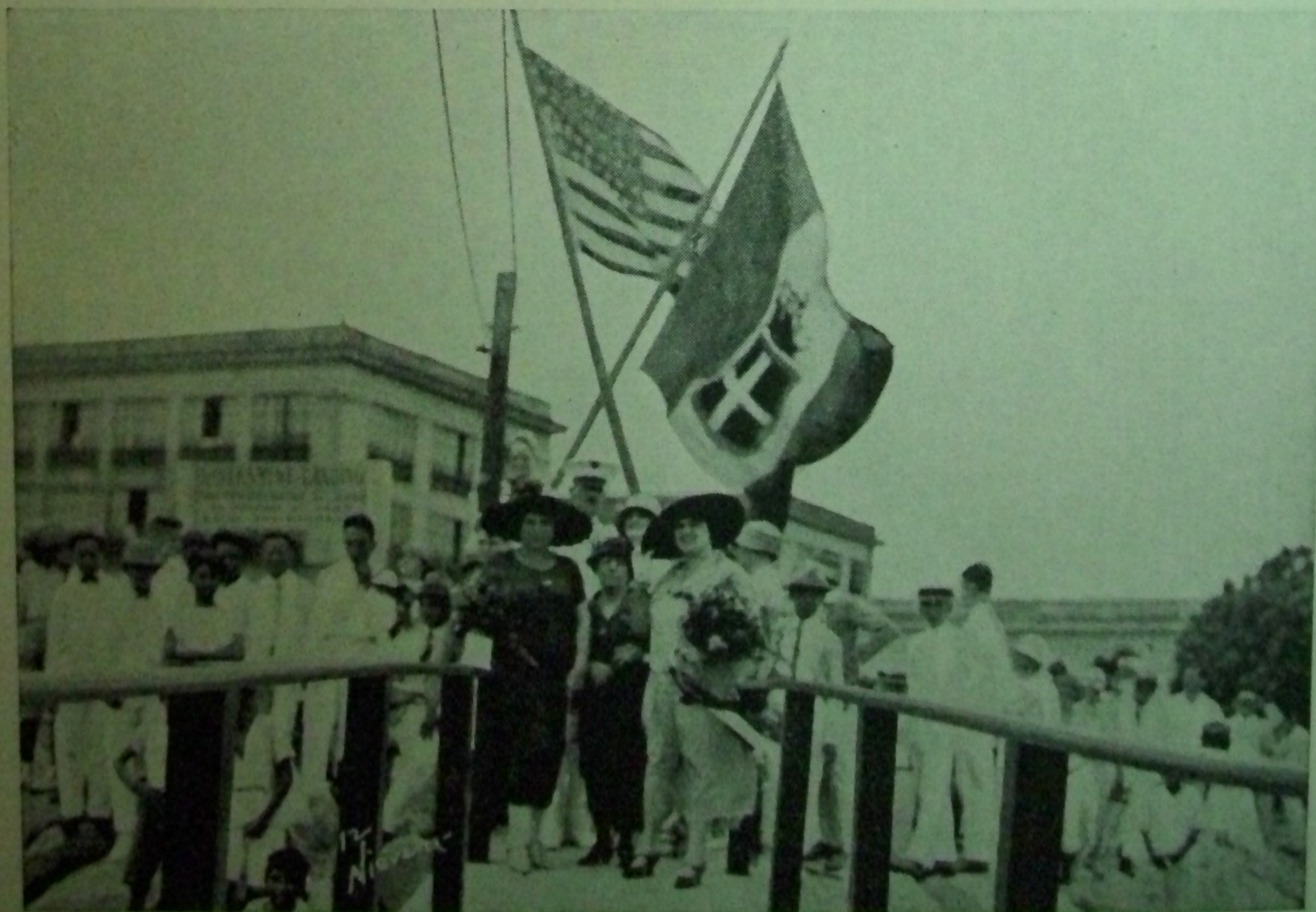
« Perchè, da tempo, ci si era annunziato che De Pinedo

Zamboanga: Un ballo in nostro onore

Sebù: Dopo la faticosa manovra di ormeggio

Sebù: Le autorità a bordo

Siain (Luzon): La piroga che mi fece prendere un bagno

Atimonam: L'apparecchio all'ormeggio nel fiume

Atimonam: Con la famiglia del Sindaco

L'arrivo a Manilla sotto la pioggia

Manilla: Gentili signore vengono a darci il benvenuto allo sbarco

« doveva ammarare o attèrrare nei nostri paraggi. Lo si aspettava « durante il mese di maggio.

« Maggio passò: ma del « Gennariello » sospirato, neppure « l'ombra.

« Un secondo dispaccio ci porta la notizia che sarebbe venuto « il 16 giugno. Commercianti neri e bianchi, malesi e guineiani « s'erano fatti un dovere di venirsi a installare provvisoriamente a « Merauke per osservare l'ordigno prodigioso da vicino.

« Passò giugno, passò luglio: nulla di nulla.

« — I bianchi ci hanno canzonati — dicevano i Kaia-Kaia — « Vogliono metterci sempre nel sacco con le loro decantate bravure. « Eravamo bestie a credere che gli uomini possano volare come i « nostri uccelli di paradiso!....

« — Ma no — rispondevo io — è vero, non v'inganniamo. « Vedrete che verrà.

« Io avevo più voglia di loro di veder arrivare i famosi avia- « tori, anche per non passare da bugiardo. Ne andava della mia « reputazione!

« Ed ecco che il 13 agosto un rumore cupo, sempre più fra- « goroso e minaccioso fa rizzare il naso dei miei selvaggi, in alto, « dalla parte di Borea. Si distingue chiaramente un macchia nera « che si avvicina, s'ingrandisce a poco a poco, e fila con una velo- « cità vertiginosa.

« Le donne intente a raccattar conchiglie si precipitano di « corsa verso il villaggio.

« — La macchina che vola! La macchina che vola!....

« L'aeroplano passò come una freccia, rombando con tal « frastuono da assordare le orecchie.

« I miei amabili mozza-teste credettero opportuno di nascon- « dersi in qualche macchia o nei fossi. In certi casi la paura è « istintiva, anche in Nuova Guinea. Poi, quasi ridendo del loro « spavento, accortisi che la macchina dopo due minuti era bell'e « sparita, mettono le ali alle gambe, e via di corsa verso Merauke, « ove si sapeva che l'apparecchio avrebbe ammarato. Per la via « ballavano e saltavano come pazzi.

« — La macchina vola come un « dema » (spirito)! Avete sen-
« tito quanto fracasso tiene nel ventre la macchina?...

« Il *Savoia* giaceva tranquillo nella baia di Merauke, proprio
« accanto all'imbarcadero.

« — Guarda, Padre. Prima faceva tanto strepito, quando era
« per aria, e ora sta zitta. Si vede che prima aveva fame e ora
« ha mangiato....

« Con questa e altre sublimi riflessioni, i miei Kaia-Kaia
« hanno fatto veramente festa all'aeroplano e ai due simpatici
« aviatori.

« I quali aviatori sono arrivati all'improvviso, ma han trovato
« immediatamente aiuto ed assistenza da per tutto.

« La sera, la casa comunale (chiamiamola così) dei Kaia-Kaia,
« fu trasformata in una sala di ricevimento, con ghirlande, ban-
« diere e bandierine tra cui spiccavano, e sembrava con una legit-
« tima punta di orgoglio, i colori italiani.

« Le decorazioni fatte in tutta fretta, poichè De Pinedo era
« arrivato verso le tre del pomeriggio, riuscirono qualcosa di *chic*.
« Anche il pranzo fu ben curato e non mancò nè la giovialità,
« nè un concertino finale che aiutasse la digestione.

« Demmo il benvenuto al comandante De Pinedo e al suo
« fedele Campanelli anche in nome dei cannibali e dei mozza-teste.
« Io mi domando se i bravi aviatori han trovato in nessun'altra
« parte accoglienza più entusiastica e più simpatica. I nostri indi-
« geni non cessavano di contemplarli dalla testa ai piedi e di
« fare interminabili fischi d'ammirazione.

« La mattina seguente si prese una fotografia.

« Verso le dieci e mezzo giunse da Dobo il seguente tele-
« gramma: — Tempo e vento favorevoli — ».

« Gli aviatori prendono congedo rapidamente e cordialmente.

« Una folla immensa si ammassa verso le banchine per vedere
« i due uomini straordinari che riprendono il volo. L'attesa è
« febbrile.

« Il motore traballa, la macchina si scuote, l'acqua schizza
« verso tutti i punti: gl'indigeni, esterrefatti dalla violenza di

« quello sforzo iniziale, rattengono il respiro. Qualcuno vorrebbe
« coraggiosamente scappare, ma c'è tanta ressa!

« Il potente apparecchio corre, balza sull'acqua, si stacca...
« eccolo in aria agilissimo, fremente, irrompente.

« — Mamma! Mamma!...

« Sono delle donne che gridano e urlano come bambini atter-
« riti. Nessuno riesce a staccare gli occhi dallo strano e mastodon-
« tico uccellaccio.

« Il *Savoia* descrive una curva elegante dall'altro lato della
« riva, monta e saluta un'ultima volta Merauke. Campanelli è
« ancora in piedi sull'ala inferiore. De Pinedo manda con un gesto
« un ultimo addio, e il « kapal-terbang » (il porco volante) spa-
« risce in direzione di Dobo, verso ovest.

« Fu un momento veramente solenne. I nostri indigeni erano
« strabiliati. Per quella sera e per molte altre consecutive non si
« seppe parlare che della macchina volante.

« — Kapal-terbang aah!... ooh!... eeh!... Padre, non vogliamo
« più battelli: vogliamo solo i kapal-terbang! Noi non sappiamo
« parlar d'altro. Ma che rumore faceva! rrrrrrrrrrr..... E come
« farà quella macchina a stare in aria senza bastoni? Quando saliva
« su per aria, a me tremava il ventre....

« — Anche a me.

« — A me pure. Sokanem-pa!...

« I Keiesi poi, che parlano e leggono il malese, dal volo di De
« Pinedo, che è stato per settimane e settimane l'unico soggetto
« della loro conversazione, hanno tirato un'altra conclusione:

« — E' proprio da pazzi volersi mettere a competere coi
« bianchi. Se li cacciamo dalle nostre isole per terra e per mare,
« ci ritornano alle costole per aria!...

« Ora i lettori saranno curiosi di sapere l'onorificenza con cui
« i nostri Kaia-Kaia hanno voluto insignire il comandante De
« Pinedo. L'aviatore mondiale ne ha raccolti un po' dappertutto,
« di titoli e di decorazioni; ma i nostri cannibali han saputo supe-
« rare ogni immaginativa, conferendogli nientedimeno la nomina
« di..... gran maiale onorario della Nuova Guinea!

« E se non piangete.... ».

Sarei rimasto volentieri un giorno a Merauke anche per vedere una danza che i selvaggi volevano fare in nostro onore. Ma il bollettino del tempo radiotelegrafato da Dobo era discreto, e decisi di non indugiarmi oltre.

Assai di rado durante il mio viaggio avevo potuto avere prima di partire notizie delle condizioni meteorologiche sulla rotta, e ciò a causa delle difficoltà delle comunicazioni con mezzi ordinari. In Australia anzi mi servii in alcuni casi dei bollettini del tempo che venivano pubblicati dai giornali.

Ma qui l'Ammiraglio Olandese residente a Batavia aveva con estrema cortesia disposto che le stazioni radiotelegrafiche, unica via di comunicazione tra le Molucche e la Nuova Guinea, mi agevolassero in quanto potesse occorrermi.

Il residente di Merauke mi aveva il giorno innanzi tenuto inoltre questo discorso:

— Il nostro Ammiraglio a Batavia mi ha dato ordine di comunicarvi che mette a vostra disposizione una unità della Marina da guerra attualmente a Dobo. Vi prego perciò di farmi sapere in quale punto della vostra rotta per Dobo volete che si rechi questo bastimento per portarvi eventualmente soccorso, ed io radiotelegraferò subito gli ordini relativi.

— Apprezzo moltissimo — gli risposi — l'offerta cavalleresca e gentile del vostro Ammiraglio, ma non ho bisogno di alcun bastimento di scorta.

— Ma se per caso, Dio non voglia, foste costretto a planare....

— Gli Alisei mi porteranno ugualmente alle isole Aru. Abbiamo una vela e viveri a sufficienza.

La mattina del 14, mentre attendevo da Dobo il radiotelegramma relativo alle condizioni del tempo, visitai una collezione di curiosità locali, che il dottore della missione aveva raccolte.

Svariati teschi che egli stesso aveva portato via da alcune capanne di indigeni, un grosso coccodrillo imbalsamato ed un altro piccolo, vivo in una tinozza, alcuni pappagalli, uccelli paradiso ed altre cose formavano il piccolo museo.

Portai meco come ricordo un arco ed alcune frecce, che infilai nella coda dell'apparecchio.

La popolazione, che durante la notte si era accresciuta, essendo molti accorsi da un vicino villaggio, stazionava tutta sulla riva.

Dopo una falsa partenza, a mezzogiorno mi libravo in aria sotto gli occhi attoniti dei Papuasi.

Mi separavano da Dobo, la mia prossima tappa, circa 800 chilometri, dei quali i primi 300 fino a Capo Walsch, lungo le coste della Nuova Guinea, e gli altri su mare aperto.

Prima di mettermi in rotta, feci una corsa sopra un allineamento che avevo studiato in precedenza per determinare il rombo di bussola che mi doveva portare a Dobo. Seguii la costa a tentoni fino al Capo Walsch al disopra delle nuvole che mi toglievano completamente la visione della terra. Intravvidi da uno strappo di esse lo Stretto della Principessa Marianna.

Alle ore 14 circa, in cui presupposi di trovarmi all'altezza di Capo Walsch, accostai sempre sulle nuvole per il rombo bussola 300 che doveva condurmi alla meta.

Il tempo, dopo circa un'ora, si chiarì alquanto, ma trovai lungo la rotta grossi cumuli che mi obbligarono varie volte a cambiare di quota. Ogni tanto si intravvedeva il mare, che indicava vento da sud-est. Alle 16 circa avvistai terra sotto di me attraverso un grosso squarcio e potei controllare che mi trovavo esattamente sopra il canale Workai, che divide l'isola di Kobrur dall'isola Maikur del gruppo delle Aru, su cui appunto era diretta la mia rotta. Fui molto soddisfatto di essermi trovato così bene a posto. Passai quindi sotto le nuvole, presi un po' di pioggia ed alle 16.30 ammarai a Dobo.

Il mare era alquanto mosso, ed ebbi perciò la solita doccia mentre mi ormeggiavo di poppa al yacht *Szalum* della Marina da guerra olandese, che stazionava sul posto, mandato appositamente a Dobo dall'ammiraglio Olandese, per qualunque evenienza.

Son ben lieto di poter qui segnalare lo spirito altamente sportivo e generoso di questo ammiraglio.

A Dobo il Rajà malese e la popolazione in prevalenza di razza

malese, ci accolsero con grande entusiasmo, perchè non avevano mai veduto un velivolo. C'erano anche molti Giapponesi.

Il principale cespite del paese era l'industria delle perle. Me ne mostrarono diverse, fra cui una bellissima pescata da poco, che da sola rappresentava tutto il costo della mia spedizione. Quella sera il governatore ci offerse un banchetto, al quale parteciparono anche alcuni Australiani, che si trovavano là appunto per il commercio delle perle.

Il tempo era piovoso e la mattina seguente non fu molto agevole mettere in marcia il motore, certo di cattivo umore poichè non voleva saperne di partire; tanto che ci volle una buona mezz'ora di ostinati tentativi per riuscire allo scopo.

Tra Dobo e Amboina, la mia prossima tappa, la distanza era di 750 chilometri e la rotta anche qui era completamente sul mare. C'era vento tra est e sud-est, e mare mosso.

Prima di partire feci la solita verifica della bussola e feci rotta alle 10, applicando una leggera correzione sulla sinistra per compensare la deriva dovuta al vento.

Passai sulle Isole Watubela ed in vista di Banda, dove mi avevano consigliato di scendere, essendo luogo splendido e ridente. Ma io non potevo perdere tempo.

Dopo circa tre ore e mezzo di navigazione, trovandomi alla quota di duemila metri, sopra un grosso ammasso di nuvole, e reputandomi in vicinanza dell'isola di Nusa Laut, che è l'estrema ad oriente del gruppo cui appartiene Amboina, planai sotto le nuvole per non trovarmi poi contro qualche montagna. Sfortunatamente non avrei potuto scegliere un momento peggiore, e appena passato al disotto mi trovai in un violentissimo piovasco che non permetteva di vedere oltre i 50 metri e mi obbligò a navigare a circa 10 metri sull'acqua. Era un vero diluvio.

Feci allora rotta per ponente, nella quale direzione ero sicuro di non trovare terra, e andai così avanti per un quarto d'ora, dopo il quale accostai di 90° sulla sinistra, e venni verso sud in direzione opposta a quella verso cui doveva trovarsi la terra; feci così per togliermi dal temporale, ma ero alquanto preoccupato perchè la benzina già ridotta non mi permetteva di discostarmi molto dalla

rotta. Il mare agitato sotto di noi non lasciava molto sperare in caso di forzato ammaraggio. Dopo un po', essendo il temporale diminuito di intensità, accostai di nuovo per ponente, e finalmente in una leggera chiarita verso nord avvistai terra.

Mi diressi immediatamente verso di essa e riconobbi che mi trovavo presso l'isola di Nusa Laut, su cui era diretta la mia rotta. Lasciai il temporale a sinistra e passai a sud delle isole di Saparua ed Haruku verso Amboina, ad una quota variabile tra i 200 e i 500 metri. Alle 14 e un quarto entrai finalmente nel porto di Amboina, dove per il momento non pioveva e non vi era vento, ma fui percosso in compenso da vortici di incredibile violenza, che mi arrestarono il motore per qualche istante, squassando l'apparecchio con forti sobbalzi.

Alle 14.30 ammarai davanti al pontile di sbarco di Amboina, adorno di bandiere e di verdi trofei di foglie.

Feci subito il rifornimento, ma il motorista mi avvertì che una valvola del terzo cilindro di destra del motore presentava un allungamento eccessivo, per cui era prudente cambiarla. Decisi di fare eseguire subito il lavoro, e perciò mi preparai a mettere l'apparecchio in secco sulla spiaggia; manovra che eseguimmo il giorno seguente alle 8 del mattino, appena potemmo profittare dell'alta marea.

Campanelli iniziò subito lo smontaggio della coppia di cilindri a cui apparteneva la valvola avariata, e si verificò che il seggio di essa era leggermente deformato; per questo ritenni più conveniente cambiare addirittura la coppia di cilindri con quella nuova che avevo portato con me a bordo. Il motorista scommise con uno dei sottufficiali olandesi presenti, che il motore sarebbe stato pronto la sera dello stesso giorno. L'altro disse che era una cosa impossibile.

Campanelli si mise allora accanitamente al lavoro. Faceva molto caldo e di tanto in tanto pioveva. Feci stendere una tenda sopra il motore, a ridosso della quale si poteva lavorare alla meglio anche con la pioggia.

Calò la notte e furono montate delle lampade per proseguire il lavoro. Il sottufficiale che aveva scommesso e che al principio

sorrideva di incredulità, ora non sorrideva più. Tutti quelli che per una ragione o per l'altra si occupavano di meccanica si erano dati convegno sulla spiaggia per assistere al prodigio: al prodigio di un uomo solo, che nello spazio di una giornata smonta e rimonta un motore di 450 cavalli.

Alle 10 di sera il prodigio era compiuto: il motore era stato rimontato!

Uno spontaneo « hurrà » sgorgò dalla gola dei presenti quando Campanelli, madido di sudore, sfinito per la dura fatica, saltò giù dall'apparecchio, dicendo:

— Finito!

Il 17 mattina però non si potè partire subito perchè, nel rimontare il motore, si era rotta una delle valvolette di immissione della benzina nei cilindri, per la messa in marcia. Non ne avevamo di rispetto a bordo; d'altra parte questa valvoletta era molto piccola e delicata. Era un gingillo, un nonnulla, ma pure senza di essa non si poteva partire, non essendo possibile mettere in moto il motore. La faccenda era alquanto seria e nello stesso tempo grottesca, chè poteva sembrare un assurdo che per cosa così da nulla si dovesse restar fermi chissà per quanto tempo. Campanelli non poteva far niente perchè mancavano gli strumenti delicatissimi ed il metallo necessario per la riparazione.

Pensai allora che forse un orologiaio o un orefice potesse essere in caso di eseguire il lavoro. Nel paese non c'era altro che un cinese aggiustatore di orologi e vecchie pendole. Mi recai nel suo stambugio. Egli aveva un piccolo saldatore da orefici: eravamo salvi!

Gli ufficiali olandesi, che mi avevano accompagnato, ed io ci mettemmo a fare da inservienti: il povero cinese non aveva mai avuto degli inservienti così distinti!

Intanto numerosi curiosi si affollarono davanti la bottega, e dovette intervenire la polizia per ristabilire la circolazione.

Il povero diavolo era così preoccupato e tremava talmente per l'emozione, che dovette rifare il lavoro ben tre volte.

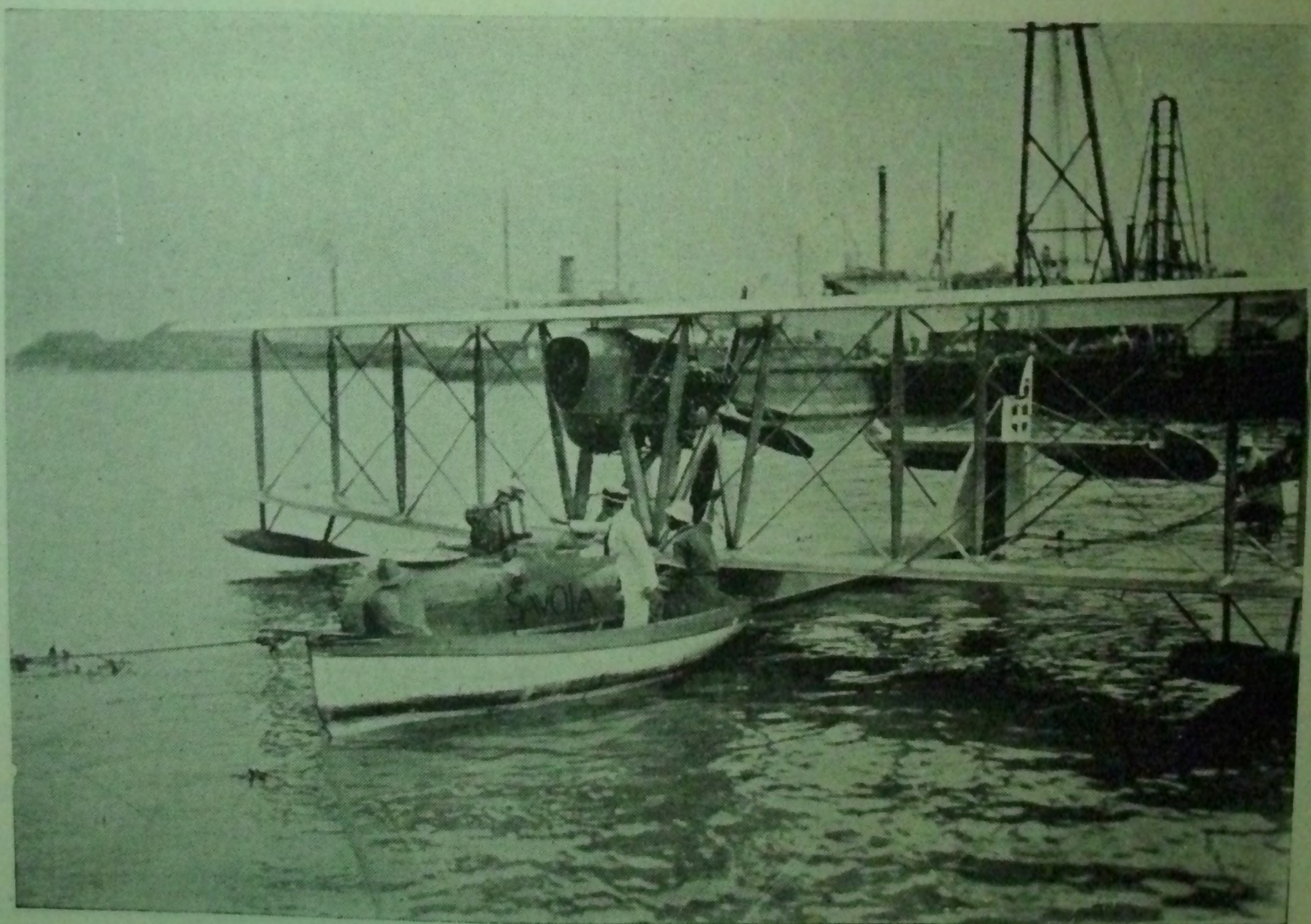
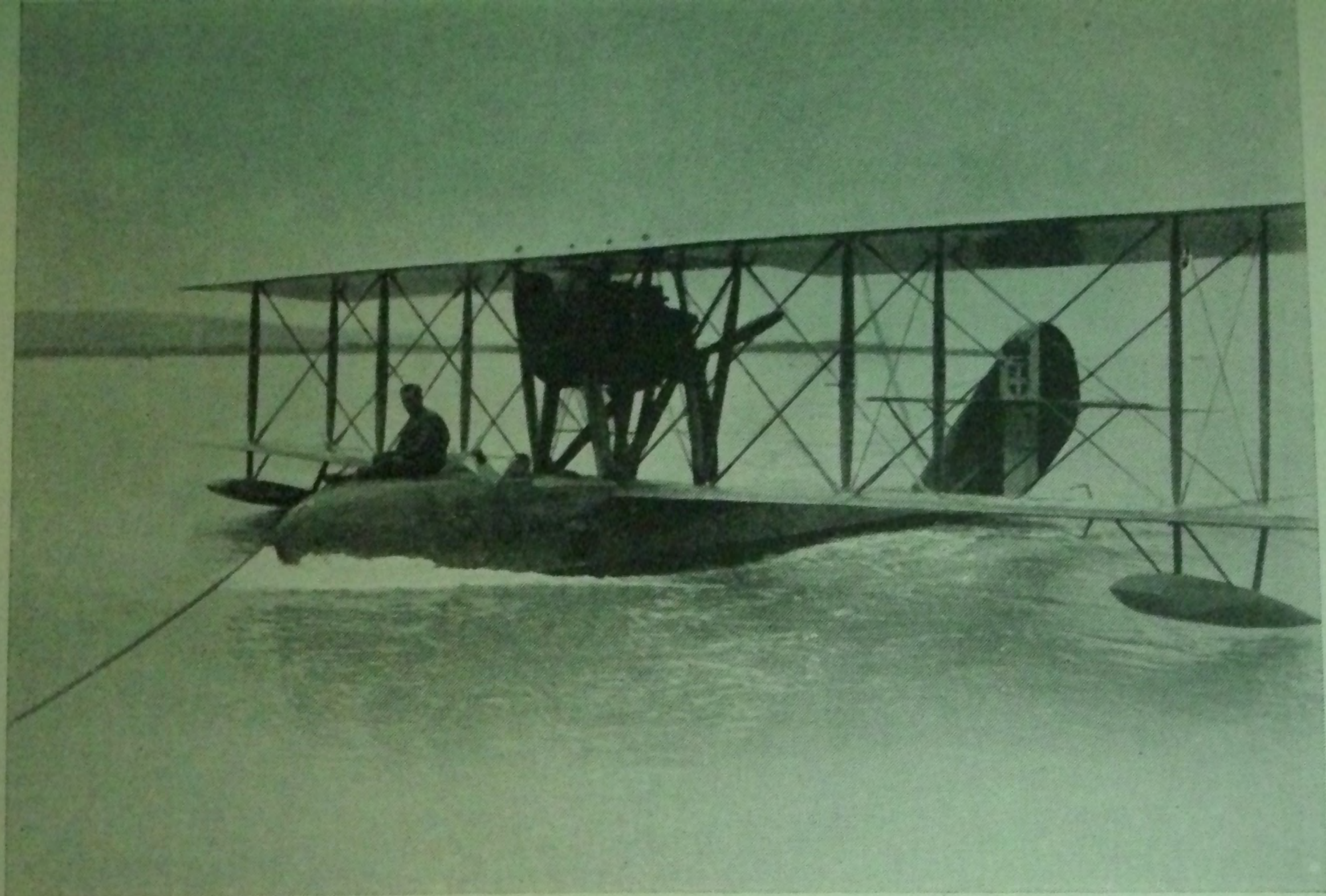
Alle 11 il lavoro fu pronto. Quella bottega non aveva mai avuto tanta celebrità, ed il buon cinese, mi fu riferito, disse che

Manilla: Allo sbarco

Manilla: La visita a Campo Nichols

Manilla: A bordo di un apparecchio americano al Campo Nichols

Manilla: Con i compagni d'arme americani

Manilla: Ricevimento alla Camera dei Deputati

Manilla: Caricando la corrispondenza per Aparri

Tam Sui: A rimorchio

Tam Sui: Un'offerta di fiori da una fanciulla giapponese

avrebbe aggiunto alla sua insegna un cartello così concepito: « Si riparano aeroplani ».

Alle 12 provai a decollare; ma, essendo l'apparecchio troppo carico, due tentativi reiterati non riuscirono; decisi quindi di tornare a terra, dove scaricai circa 150 litri di benzina. Fui così obbligato a rimandare la partenza al giorno seguente, tanto più che avrei dovuto percorrere una tappa di 750 chilometri, ed essendo in piena stagione di piogge, non era conveniente arrivare nelle ore del tramonto. Il 18 agosto feci rimorchiare l'apparecchio, alleggerito di una parte della benzina, sotto vento in una posizione conveniente; e dopo un primo tentativo di decollaggio, che non riuscì causa un magnete che si era bagnato, feci un secondo tentativo che riuscì. Alle 8.45 uscii dalla rada di Amboina, e misi la prua per 330°. Il tempo era chiaro.

Alle 9.12 passai tra l'isola di Buru e quella di Ceram. Controllai la posizione, correggendo la rotta di 10° a sinistra, per compensare il vento da sud-ovest. Alle 10.30, al traverso di Lisamatula, cambiai la rotta per 335°, essendo mutata la direzione del vento. Navigavo ad una quota di circa 1500 metri, nè avrei potuto navigare a quota inferiore come sarebbe stato conveniente, data l'elevata temperatura che non mi avrebbe permesso un raffreddamento sufficiente del radiatore.

Ero nel mare delle Molucche tra Celebes e il gruppo di Gilolo, fuori di vista di qualunque terra. Alle 11 incontrai un banco di nuvole, che si estendeva fino ad oltre i 2000 metri di altezza e che arrivava quasi fin sull'acqua. Non potevo passare di sotto, costretto come ero a non poter navigare a quota più bassa per la ragione sopra accennata, e d'altra parte non volevo aumentare eccessivamente il numero dei giri per passare sopra quel banco, appunto per non cimentare eccessivamente il motore che, essendo già vecchio, richiedeva molta cura nell'uso. Allora mi buttai nelle nuvole e navigai per circa mezz'ora dentro di esse in una situazione assai penosa, in quanto che la nebbia e l'umidità erano così fitte che a malapena potevo distinguere le estremità delle ali; mentre tutti gli strumenti all'interno della carlinga erano quasi

invisibili, perchè completamente velati dalla condensazione dell'umidità.

Talvolta mi accadde di trovarmi con l'apparecchio completamente in picchiata con tutto il motore; tal altra mi capitò anche di deviare talmente dalla rotta da dover eseguire un giro completo di orizzonte per rimettermi a posto.

La navigazione esigeva uno sforzo continuo, e non ammetteva la minima distrazione; e in queste condizioni passai l'equatore, che avevo pensato di battezzare con una bottiglia di Champagne portata a bordo; ma le circostanze del tempo e le altre mie preoccupazioni non mi permisero la tradizionale cerimonia.

Uscito dalle nuvole, trovai una zona di forte pioggia. Erano le 12.30; ormai non mi dovevo trovare molto discosto dalla terra.

Menado, su cui ero diretto, trovasi all'estremo nord-ovest dell'Isola di Celebes, e prima di giungervi avrei dovuto percorrere per lo meno una cinquantina di chilometri sopra terra dalla costa di levante a quella di ponente dell'isola, tra montagne di altezza superiore ai 2000 metri. Ma non potevo cacciarmi tra le montagne con quella fitta cortina di nuvole e pertanto, data la pioggia e la foschìa che mi nascondevano la vista della terra, decisi di venire sulla dritta, su una rotta parallela all'andamento della costa, finchè le condizioni di visibilità mi permettessero di dirigere nuovamente su terra con maggiore sicurezza.

Navigai così per maestro una ventina di minuti, ma ero assai preoccupato che la benzina mi venisse a mancare, perchè la rotta seguita non mi avvicinava alla meta. Venni allora di nuovo a sinistra, sotto la pioggia, portandomi circa a trenta metri sull'acqua, e navigai in direzione della costa. Ebbi fortuna, perchè poco dopo il tempo divenne un pochino più chiaro, per quanto piovoso sempre, e avvistai di prua una sottile lingua di terra. Mi trovavo esattamente all'estremo lembo nord-est dell'isola di Celebes, secondo i miei calcoli.

Avvicinandomi alla costa, trovai tempo sempre nuvoloso, ma più asciutto. Passai sullo stretto di Banca e tagliai su terra verso Menado. Alle 17.30 planai nella rada innanzi alla città.

Molto pubblico si affollava sulla spiaggia in attesa che io vi

discendessi. Ma alla prima imbarcazione che venne sotto bordo spiegai che non potevo andare nel posto preparato per il mio ormeggio, e che mi occorreva invece di essere rimorchiato nel piccolo estuario a nord di Menado, dove l'apparecchio poteva rimanere più in calma e più riparato dal mare. Ma il rimorchiatore si ostinò a portarmi verso la spiaggia. Allora ormeggiai l'apparecchio a una boa e scesi sulla riva, dove fui ricevuto dal rappresentante del Governatore Olandese, al quale esposi la necessità che avevo di cambiare ormeggio, e così me ne tornai a bordo e fui rimorchiato all'estuario del fiume. Tutta la manovra durò due ore e mezzo, specialmente per il grande fastidio prodotto dai battelli di curiosi che gremivano quello spazio di mare.

Quando andammo a misurare il livello della benzina nei serbatoi, rimanemmo molto sorpresi: non ve n'era più una goccia! Avevamo corso un bel rischio, tanto più per aver percorso su terra gli ultimi 50 chilometri; ma se così non avessi fatto non sarei arrivato a destinazione.

Poichè il tempo sembrava abbastanza buono per poter proseguire per Zamboanga, si lavorò a tutt'uomo nel pomeriggio per il rifornimento; dovemmo vincere le forti resistenze degli abitanti, che avrebbero voluto farci rimanere un giorno di più, e, essendo già tardi, avemmo difficoltà a trovare chi ci portasse la benzina a bordo. Così si finì di lavorare a notte alta, ma per lo meno andai a letto tranquillo, perchè oramai l'apparecchio era pronto per partire l'indomani.

Menado era molto graziosa vista dall'alto, ma non potrei dire la mia impressione sulla città perchè arrivammo all'albergo che era già notte, e noi eravamo così stanchi che dopo un bagno e una breve cena, ci recammo subito a dormire.

Il giorno seguente, 19 agosto, il Governatore venne a salutarci alla nostra partenza. La traversata che dovevamo fare da Menado a Zamboanga, sul deserto mare di Celebes, era forse una delle più rischiose di tutto il viaggio. Erano 800 chilometri di mare completamente aperto, su cui non passava alcuna rotta di piroscafi e su cui non si poteva sperare di trovare alcuna vela. Forse da diecine di anni nessuno era mai passato su quel mare! Il tempo era

fortunatamente magnifico a Menado, ma non potevo sapere come fosse a Zamboanga, perchè, per quanto vi fosse il telegrafo, non erano possibili comunicazioni dirette; infatti il telegramma che annunziava la mia partenza da Menado arrivò, come seppi poi, a Zamboanga con un ritardo di circa quattro giorni.

L'atmosfera era calda e pesante, e ciò mi fu di molto fastidio per il decollaggio. Difatti alle 8.50 un primo tentativo non riuscì. Fermai aspettando che il radiatore si raffreddasse, e intanto pensai di alleggerire l'apparecchio per non perdere altro tempo in inutili tentativi.

— Campanelli — dissi — qui bisogna rassegnarci a buttare qualche cosa in mare, altrimenti non si ridecolla. Vediamo a che cosa possiamo rinunziare.

— La coppia di cilindri di rispetto.

— A mare.

— Le pompe AM di rispetto.

— A mare.

— Gli ingranaggi degli assi a *cames*.

— A mare.

— La serie di cuscinetti di banco.

— A mare. E scarichiamo anche 60 litri di benzina.

Dopo quanto mi era successo all'arrivo a Menado, volli andar cauto nell'alleggerirmi di benzina. Ma un secondo tentativo neppure riuscì. Decisi allora di disfarmi di una parte dei viveri.

Sciorinammo in coperta le nostre riserve e una decina di chilogrammi delle provviste che avevamo comprato a Townsville andarono a beneficio dei pesci. Mi separai da esse a malincuore, perchè ne andava della nostra esistenza se un qualunque incidente ci fosse avvenuto su quel solitario mare che ci disponevamo a sorvolare.

Ma più che l'alleggerimento potè una leggera brezza levatasi nel frattempo e alle 10.25, appena il motore fu sufficientemente freddo per un nuovo tentativo, rimisi in moto. Per aumentare il beccheggio dell'apparecchio in modo da facilitarne l'andata sul « redan », misi Campanelli sulla prua per fare da contrappeso con movimenti alterni del corpo, e finalmente riuscii così al

mio intento. Ci volle una corsa di ben due chilometri prima di essere in volo. Feci un giro sulla città e compii il solito passaggio su di un allineamento per correggere la bussola. Mi accorsi qui che le carte non corrispondevano esattamente alla natura, e presi allora una rotta media corrispondente al Rombo vero 332°.

Misi il motore a 1600 giri e presi a navigare ad una quota di 500 metri. Era sereno: nuvole sparse qua e là e leggero vento da sud-sud-ovest. Il mare era completamente deserto e in tutto il viaggio di 800 chilometri non vedemmo mai una vela nè una imbarcazione qualsiasi. Alle 12.40, essendosi accresciuta la brezza e avendo girato a sud-ovest, corressi la rotta di 5° a sinistra; più tardi, verso le ore 13, avendo girato il vento ancora di più ad ovest, corressi di altri 10° a sinistra. Verso le 13 cominciarono a venirmi incontro ammassi nuvolosi, che mi obbligarono a salire di quota. Finalmente, circa alle ore 14, non appena passato sopra un banco di nuvole più alto delle altre, ebbi il gradito spettacolo della terra di prua.

Era l'isola di Basilan, che trovasi appunto davanti a Zamboanga. Mi congratulai con me stesso per la tenuta corretta della navigazione, perchè mi riscontrai perfettamente in rotta; dopo circa un'ora ero su Zamboanga. Un battello era pronto a nostra disposizione presso una boa preparata espressamente per noi.

In mare era anche uno zatterino con un gran « T » in tela bianca per mostrare la direzione del vento, cosa anche superflua perchè in mare la direzione del vento si può sempre apprezzare bene dalla direzione delle onde. In ogni modo quello che vidi dall'alto mi rallegrò molto perchè era un sintomo che c'era qualcuno che si occupava di noi: e di fatti, appena ammarato, il battello ci venne vicino e con l'aiuto di esso ci ormeggiammo di poppa ad un rimorchiatore, su cui erano già pronti la benzina e l'olio.

Il Maggiore Fletcher della Flotta Americana era stato incaricato di occuparsi di ogni cosa che riguardasse il nostro ammaraggio, ed io sono molto riconoscente a questo ufficiale per la grande cura, anzi per il grande entusiasmo che mise nell'eseguire il compito affidatogli.

Eravamo finalmente nelle Filippine.

XII.

I TIFONI

Ero molto contento di essere finalmente giunto alle Filippine, perchè di qui innanzi, per quanto avessi ancora tappe difficili da compiere, mi sarei trovato in paesi più civili, dove avrei potuto eventualmente avere appoggi.

Viceversa le Filippine dovevano segnare per me l'inizio di tribolazioni senza fine, causa la pessima stagione in cui ero capitato.

A Zamboanga fummo ospitati nella casa già abitata per cinque anni dal Generale Pershing, quando era governatore dell'isola.

Questa casa era sul mare, molto strana, tutta in legno, senza pareti. Gli ambienti erano divisi da tende e le pareti esterne erano costituite da paraventi scorrevoli. Questi erano formati di un telaio minutamente graticolato con iscaglie di conchiglia a uso di vetri, che lasciavano filtrare una luce diafana e bianca.

Il mio letto era su una veranda, all'aria libera, e da esso potevo sorvegliare il mio apparecchio sull'acqua. Ciò mi faceva comodo perchè a Zamboanga non vi era porto o riparo dal mare, e bisognava tenersi pronti ad accorrere se le condizioni del tempo si fossero fatte cattive.

Quella sera intervenimmo ad un ballo, offerto dal Governatore: un giovane ed imberbe filippino. Conobbi molte signore del luogo, vestite secondo la moda speciale delle isole, che ricorda i costumi medievali spagnoli.

Cominciai presto a provare le delizie dei tifoni, perchè poco dopo il mio arrivo fui avvertito che sull'albero della capitaneria di porto era stato issato il secondo segnale.

Il secondo segnale significa che nel Pacifico si è formato un tifone e che sta per passare a nord delle Filippine.

Durante la notte si levò vento e mare, ed io dormii con un occhio solo, sbirciando di tanto in tanto l'apparecchio sul quale avevo messo un fanale.

Il giorno seguente, 20 agosto, il tempo continuò cattivo. Ebbi notizia che il tifone passava quel giorno a nord di Manilla. Portai le valige a bordo ed attesi ulteriori comunicazioni relative al tempo. Queste vennero molto più tardi ed erano poco rassicuranti. Anche a Zamboanga le condizioni atmosferiche erano molto peggiorate, e così fui obbligato a rinviare la partenza all'indomani. Profittai della sosta per visitare la città, che è molto carina, ricca di giardini e di piante tropicali. Ricordo un bellissimo viale tutto di palme ed una riviera tutta piena di piante palustri.

Andai a visitare anche una scuola normale, di cui ammirai il mirabile ordine e sviluppo. Gl'insegnanti di essa mi dissero che nelle Filippine curavano molto l'istruzione elementare e che avevano ottenuto una media di frequenza alla scuola equivalente a quella dei paesi più progrediti del mondo.

Nel pomeriggio arrivarono improvvisamente raffiche molto violente da sud-ovest, accompagnate da acquazzoni: era un vero fortunale. Meno male che ero riuscito a partire da Menado il giorno prima!

L'apparecchio ballava molto, ma resisteva bene. Fortunatamente la sera il vento cadde quasi completamente.

Le notizie da Manilla erano sempre cattive.

Il 21 agosto mi imbarcai di buon'ora, ma a causa del mare il decollaggio non riuscì, e dovetti quindi farmi rimorchiare, a ridosso dell'isolotto di Santa Cruz, che trovasi quattro chilometri a sud di Zamboanga, da un motoscafo in cui era venuto a porgermi aiuto il Maggiore Fletcher. Vi era una forte corrente di circa 7 chilometri. Il mare si faceva sempre più grosso, e ciò provocò ripetutamente durante il tragitto la rottura del cavo di rimorchio,

mettendoci più d'una volta in piena balìa delle onde. Quando il cavo si rompeva, la manovra per riannodarlo sulla nostra prua era assai lunga, complicata e difficile. Dopo circa un'ora e mezzo di navigazione giunsi così a ridosso dell'isolotto di Santa Cruz, dove feci un secondo tentativo di decollaggio che neppure riuscì, meravigliandomi assai, chè il carico di benzina era già molto limitato e non era possibile diminuirlo ulteriormente.

Nel frattempo giunse un motoscafo da Zamboanga, che mi consegnò due sacchi di posta da portare a Cebu e a Manilla; così feci anche un poco il mestiere del postino, ma lo feci di buon grado, lieto di potere in qualche cosa ricambiare le molte cortesie che mi venivano usate dalle autorità del posto.

Alle 9.30 provai nuovamente il decollaggio. Questa volta mi spostai più al largo dell'isola di Santa Cruz in modo da correre nel primo tratto in calma di mare, e, successivamente, entrare nella zona d'acqua non riparata, per essere agevolato dalle onde nel momento di lanciarmi in aria.

La manovra fu estremamente difficile e la più emozionante di tutto il mio viaggio. Fortissimi sbalzi sulle onde mi facevano temere seriamente che lo scafo dell'apparecchio si sfondasse. Sarebbe bastato che in uno di questi salti fosse ricascato in acqua, leggermente sbandato, per averne rotta immancabilmente un'ala. Qualunque altro apparecchio che non avesse avuto la straordinaria robustezza di scafo dell'S 16 ter si sarebbe infallibilmente perduto. Invece, il nostro scafo meraviglioso, non sofferse il menomo danno o spostamento. Come Dio volle, mi trovai per aria.

Erano le 9.35. Mi diressi senz'altro per il golfo di Sibuguey invece che lungo la costa ovest di Mindanao, perchè così potevo profittare in qualunque evenienza del ridosso della terra dal vento di SW, pur essendo obbligato con tale rotta a scavalcare una zona montagnosa di una trentina di chilometri.

Alle 11 e mezzo mi si parò dinanzi una fitta cortina di pioggia. Era un uragano che camminava da sud verso nord. Passai al di sotto di esso, ma ebbi scotimenti assai violenti sull'apparecchio. Al di là della meteora l'aria era sempre molto mossa ed il mare agitato. Poco dopo Campanelli si accorse che la tromba della presa

d'aria del carburatore di destra si era lesionata ed un pezzo di rame stava per saltar via con serio pericolo per l'elica, dentro le cui pale poteva andare a finire. Sarebbe stato opportuno ammarare per eliminare l'inconveniente, ma il mare era agitato e sulla costa dell'Isola di Cebu, presso cui mi trovavo, non vi era nessuna insenatura convenientemente ridossata.

Campanelli andò allora sotto il castello del motore per agguantare la tromba ed impedire che scappasse via.

Io cercai di ridurre la mia velocità per diminuire lo sforzo che egli faceva, esposto com'era completamente all'aria libera, in una posizione tutt'altro che comoda. Mancava circa una mezz'ora per arrivare a Cebu. Ogni tanto mi voltavo per vedere se Campanelli resisteva. Sotto la violenza del vento vedevo tutta la pelle del suo viso raggrinzita, tirata da una parte, e gli occhi lagrimanti per lo schiaffo dell'aria. Per colmo di sfortuna raffiche impetuose producevano forti sobbalzi all'apparecchio.

Arrivai in queste condizioni sopra Cebu, ma il porto non offriva altro ridosso dal mare che in una leggiera ansa della costa, gremita di barche da pesca. Non potevo ammarare in acqua non calma, poichè una scossa un po' più forte avrebbe fatto saltare il motorista in acqua o nell'elica.

Mi avvicinai perciò di sottovento, con pochi giri di motore, alla zona dove erano le barche ed infilandomi tra alcune di esse scivolai leggermente sull'acqua, con poca velocità, senza la minima scossa.

Campanelli non ne poteva più. Appena fermato il motore e dato fondo all'ancora, verificammo che la coppa di rame si era quasi completamente staccata dal carburatore. Ci accorgemmo inoltre con dolore che il tappo di copertura della tubazione per il rifornimento di benzina, staccatosi probabilmente durante l'ardua manovra di decollaggio della mattina, era andato sull'elica scheggiandone una pala.

Intanto venne il capitano di porto ad avvertirmi che, dove avevamo dato fondo, dopo un'ora non ci sarebbe stata più acqua a causa della marea. La notizia non ci rallegrò; ed a rimorchio

di un piccolo motoscafo ci recammo in un posto dove, secondo ci dissero, c'era più acqua.

Questo rimorchio non fu molto agevole per le numerosissime barche da pesca che ingombravano il porto; e prese molto tempo, tanto che prima che fossimo pronti si scatenò su di noi l'uragano, sotto cui eravamo quella mattina passati in volo. Un primo risultato delle forti raffiche si ebbe nella rottura del cavo dell'ancora.

L'apparecchio rimase così alla deriva al vento e al mare ed andò a finire sopra i pali di un ostricaio, riportando qualche buco nella tela delle ali. In questo momento critico il motoscafo fece avaria al motore. Venne allora una lancia a remi, dove erano buoni vogatori, e con questa potei togliere l'apparecchio dai pali dell'ostricaio e metterlo a rimorchio di una grossa barca a vapore, dove erano riunite alcune autorità per darci il benvenuto. Ci avviammo così sotto la pioggia e fra onde corte e rabbiose verso un bacino dove l'apparecchio avrebbe potuto trovare un tranquillo ricovero. Ma il vento e la pioggia aumentavano sempre più, e poco dopo si spezzò di nuovo il cavo di rimorchio.

L'apparecchio andò a battere sotto le murate d'un piroscafo alla fonda. Io, dal rimorchiatore, lo vidi quasi perduto, perchè la coda aveva ricevuto due o tre colpi violenti sotto la nave.

Fortunatamente i timoni erano bloccati in centro e non ne risultarono forti avarie, come certamente sarebbe avvenuto se i timoni fossero stati anche solo leggermente alla banda. Quando riuscii a prendere di nuovo l'apparecchio a rimorchio, un filippino per dare più presto il cavo di ormeggio fece un salto sulle ali, credendo che fossero di ferro. Gli feci un urlo così forte e così convincente, che il povero diavolo, il quale, appena arrivato sull'ala si era accorto praticamente che essa era invece di tela, non trovò altra soluzione che quella di buttarsi in mare.

Come Dio volle, riuscii a portare l'apparecchio, sempre sotto la pioggia, nella piccola darsena, dove poteva rimanere in calma. L'ormeggiai vicino terra; ma non appena finita questa terza manovra, mi dissero che il posto era poco adatto perchè vi erano molte pietre che, per la bassa marea, avrebbero potuto danneggiare lo scafo. Cambiai quindi ormeggio per una quarta volta.

Ispezionammo poi l'apparecchio: tutte le avarie erano fortunatamente riparabili.

Erano state tre ore e mezzo di manovra sotto la pioggia, ma più che per la pioggia, male inevitabile, soffrii per l'assalto di alcuni reporters che, proprio in quei momenti emozionanti in cui temevo di perdere da un momento all'altro l'apparecchio, mi tempestavano di domande sugli argomenti più inutili.

Trovai sul posto un italiano, l'unico italiano di tutta Cebu. Era colà da tre anni: e, obbligato a parlare sempre la lingua spagnuola, trovava ora qualche difficoltà ad esprimersi nella lingua natìa.

Fummo molto contenti quando potemmo finalmente andare all'albergo e levarci di dosso gli abiti bagnati.

Il 22 agosto per mezzo di alcuni pescatori potei ricuperare l'ancora, rimasta a fondo nella tempestosa mattinata del giorno precedente. Le ali furono rattoppate e l'elica aggiustata alla meglio. Il timone di direzione aveva subìto qualche danno alle cerniere, che furono però rimesse presto in ordine.

Fu fatto poi il rifornimento per essere pronti a partire il giorno seguente. Nel pomeriggio, finiti i lavori, facemmo con il governatore una gita in automobile, in un paese vicino, percorrendo strade che attraversavano boschi di una magnifica lussureggiante vegetazione tropicale.

Ricevetti vari telegrammi da Manilla, dove sembrava che ci attendessero ansiosamente, e manco a farlo a posta il mio arrivo veniva ritardato di giorno in giorno: d'altra parte non era colpa mia, ma della inclemenza degli elementi.

Il 23, domenica, alle 7, eravamo a bordo. Ricevemmo un altro sacco di posta per Manilla: alle 7.42 decollai abbastanza agevolmente, per la brezza fresca di prua. Però, dopo l'esperienza del difficile e stentato decollaggio di Zamboanga, avevo questa volta caricato sull'apparecchio la benzina puramente necessaria per raggiungere Manilla, tenendo conto di un vento moderato di prua. Ma ciò fu causa di altri guai.

Alle 7.45 ero in volo. Appena in aria mi accorsi che il tempo era poco favorevole. Per la prima mezz'ora fui felicitato

da violentissimi « remous ». Dopo, il vento girò a ponente, e poichè la nostra rotta era per maestro, ciò ritardava molto il nostro cammino: mi avvidi da alcune osservazioni che non facevamo più di 100 chilometri all'ora. In qualche zona la velocità era ancora più scarsa, e calcolai che la forza del vento variava tra i sessanta e gli ottanta chilometri all'ora. Come seppi di poi all'arrivo, un tifone imperversava a nord-est di Manilla.

Oltre al vento assai forte incontrammo molti piovaschi qua e là e ovunque grossi ammassi di nubi. Mi avvidi ben presto che, con la benzina disponibile, non avrei potuto giungere a Manilla. La mia rotta era tracciata costeggiando ad ovest l'isola di Luzon. Feci il conto che la benzina mi sarebbe stata sufficiente per giungere circa a cento chilometri dalla meta, e poichè non vi erano ridossi sulla costa ovest di Luzon, sarei stato obbligato a scendere in pieno mare, provocando la perdita sicura dell'apparecchio.

Il mare sotto di noi era bianco di spuma, e seppi poi che i piroscafi partiti in quel giorno non avevano potuto proseguire ed erano andati a ridosso per attendere il passaggio del fortunale.

Per salvare la situazione non vi era da fare altro che portarsi sulla costa est di Luzon, riparata dal mare e dal vento, e di planare, accostandosi il più possibile al nord, nella prima insenatura ove fosse qualche villaggio che per avventura avesse comunicazioni stradali o ferroviarie con Manilla. In tal modo avrei potuto ricevere in poco tempo la benzina necessaria per finire questa tappa disgraziata.

Avvistai tra le nubi l'Isola di Sibuyan, un immenso cono dirupato che si eleva dal mare fino a 2500 metri di altezza, e ricordo che nelle sue vicinanze ebbi un lavoro assai faticoso per rimanere padrone dell'apparecchio tra i forti contrasti del vento.

Alle 10.55 ero al traverso della Punta Arena nell'Isola di Luzon e potevo considerarmi in salvo, perchè la rotta proseguiva ora lungo una costa ridossata.

Traversai due o tre abbondanti piovaschi, ma oramai avevo sotto di me il mare calmo; mi sentivo quindi sicuro e tranquillo. Alle 12 sboccai nella Lamon Bay. Mancavano circa 154 chilometri per Manilla. Cumuli enormi di nuvole, da cui scendeva sul mare

un fitto sipario di pioggia, mi avrebbero impedito, anche con la benzina sufficiente, di proseguire, data anche la natura montagnosa e dirupata del terreno che avrei dovuto sorvolare per passare dalla costa di levante a quella di ponente di Luzon, dove trovasi appunto la baia di Manilla.

Mentre così sulla Lamon Bay cercavo una località adatta per ammarare, scorsi presso la costa un piroscafo attorniato da alcune imbarcazioni.

— Se lì c'è un piroscafo ci sarà una buona ragione! — pensai.

Ed ammarai in prossimità della spiaggia. Era mezzodì. Poche baracche, un pontile di sbarco ed una tettoia per la ferrovia: questo era tutto il paese.

Verificai la benzina nel serbatoio: c'era una rimanenza di soli 75 litri, insufficienti per il percorso che restava ancora da fare.

Da terra molti ci osservavano curiosamente, ma nessun battello veniva ad aiutarci, sebbene io chiamassi con insistenza. Arrivò dopo un po' un buon diavolo in una piccola canoa, di quelle costruite scavando col fuoco un tronco d'albero, ed il cui equilibrio è assicurato da due grossi bambù paralleli alla chiglia, tenuti da piccole antenne fuori bordo a fior d'acqua. Questa primitiva imbarcazione aveva pochissima stabilità, come ebbi a constatare. Infatti, saltai alla meglio su di essa, ma, appena fatte due palate, l'imbarcazione andò a fondo e il battelliere ed io ci trovammo in acqua. Me ne tornai a nuoto a bordo.

— Adesso siamo pari — dissi a Campanelli, ricordando il bagno che egli aveva preso a Batavia.

Mi strizzai alla meglio gli abiti e con degli spilli misi ad asciugare sulle ali alcuni biglietti di banca che avevo in tasca. Quindi, saltato su un altro battello un po' più grosso che era venuto in aiuto, sbarcai a terra.

Il paese si chiamava Siain e la ferrovia giungeva fino a Manilla.

Sul posto c'era un piccolo deposito di benzina per automobili; ne comprai 150 litri, che mettemmo nel nostro serbatoio.

Ultimato il rifornimento, ci recammo dal capostazione che ci offerse una piccola refezione. Era tale il caldo e l'umido, che avere

o no gli abiti bagnati addosso portava ben poca differenza. Durante la colazione feci asciugare la giacca in cucina presso il fuoco.

Il comandante del piroscafo, anch'egli convitato, volle gentilmente radiotelegrafare a Manilla nostre notizie.

Alle 15.30, sembrandomi l'atmosfera leggermente chiarita, decollai nuovamente; ma quando lasciai la costa internandomi su Luzon, trovai un vento molto forte da ponente, che rallentava assai la marcia. Aumentai di quota per scavalcare le nuvole fitte che coprivano la terra. Con la benzina comprata a Siain, il motore scaldava più di quanto doveva. La cortina di nuvole divenne sempre più impenetrabile. Date le montagne sottostanti non mi conveniva di cacciarmi fra le nuvole, e alle 16.15 rinunciai a passare; e riguadagnata la costa molto rapidamente per il vento da ovest, ammarai a Mauban, una piccola insenatura che prometteva un buon ridosso. Fummo immediatamente circondati da una quantità di piroghe piene di curiosi. Poche capanne si vedevano sulla spiaggia. Domandai ad uno degli indigeni che masticava un po' di spagnuolo, se esistesse un telegrafo o una ferrovia, ma Mauban era veramente un paese perduto, perchè non solo non esisteva nè telegrafo nè ferrovia, ma neppure una qualsiasi strada di comunicazione con l'interno.

Passare la notte in una di quelle capanne mi garbava poco; così, prima che si facesse buio, volli abbandonare quel posto.

Rimisi in marcia il motore. Mentre flottavo urtai contro qualche cosa che era sul fondo, non capii bene se una grossa ancora abbandonata o uno scoglio. Decollai ugualmente, e alle 17.25 ammarai presso un altro piccolo paese più a sud, Atimonan, fra violentissimi « remous ». Ero quasi per toccare acqua, quando mi trovai improvvisamente di fronte ad alcuni pali di un ostricaio, che per il buio non si vedevano da lontano, e feci appena in tempo a scansarli.

Riammarai dopo aver fatto un giro di ricognizione e questa volta presi acqua, più lungi dalla riva presso cui mi recai flottando.

Nei paesi tropicali i crepuscoli sono brevissimi. Quando detti fondo all'ancora era già notte. La pioggia ed il buio avevano fatto rintanare tutti nelle case. Per quanto ci sgolassimo a chiedere

aiuto, a terra non si muoveva anima viva. Ci volle una buona mezz'ora prima che si avvicinasse a noi un battello, col quale ci recammo sulla spiaggia.

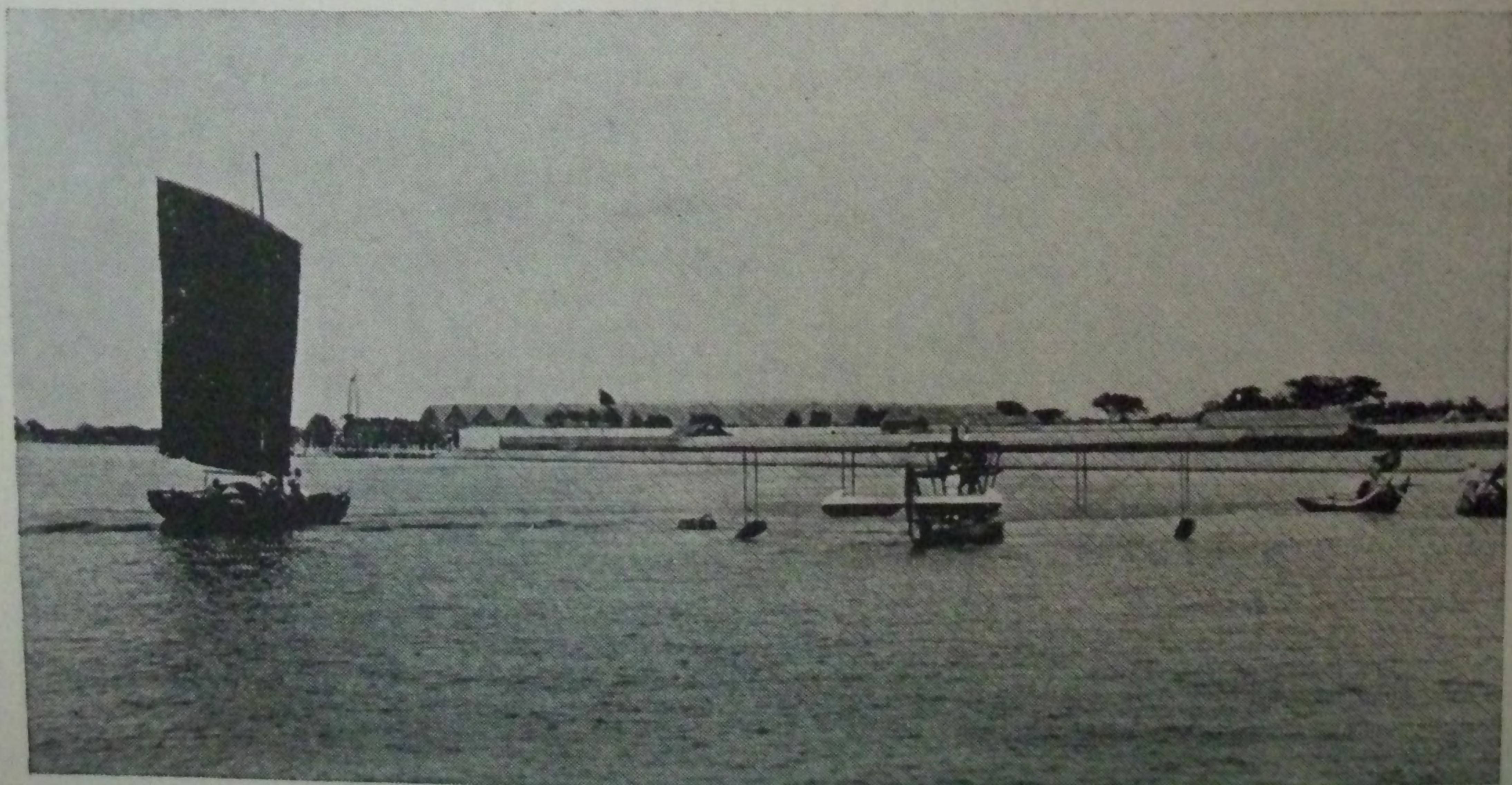
Date le cattive condizioni del tempo io ero molto preoccupato di perdere l'apparecchio che, se si fosse messo vento dal largo, avrebbe potuto frantumarsi contro la spiaggia. Chiesi perciò una corda ed un'àncora per rinforzare gli ormeggi. Ma tutti facevano orecchie da mercanti. Domandai allora che mi conducessero dal sindaco e, dopo un lungo giro a piedi per la città, giungemmo da un farmacista che era appunto il sindaco. Mi feci riconoscere, e dopo molte difficoltà finalmente potei avere una corda, fornita dal locale posto di pompieri.

Non vi erano àncore disponibili. Chiesi allora il permesso di usare in loro vece una vecchia colubrina che era nella piazza centrale, ma non ottenni altro che un successo di ilarità; mi offersi di comperare la colubrina; identico successo.

Mi recai di nuovo a bordo e, dopo una lunga e laboriosa manovra, potei rinforzare l'ormeggio dell'apparecchio, che rimase in potere della sua àncora e della corda, la quale venne legata ad un albero presso terra.

Si erano fatte così le 11 di notte. Il sindaco farmacista ci ospitò poi nella sua casa, ci offerse una piccola cena e così dopo dodici ore potei finalmente andarmene a dormire e togliermi di dosso gli abiti coi quali la mattina avevo preso il bagno inaspettato. Questa nostra sistemazione nella casa del sindaco non era stata neppure cosa facile, perchè al principio egli ci aveva indicato un sedicente albergo che, appena visitato, io avevo scartato senz'altro. Solo quando, visto che non c'era di meglio, domandai di poter dormire sui cuscini delle due automobili che esistevano in paese, il Sindaco si era deciso ad ospitarci nella sua casa abbastanza confortevole, se si considerano le limitate risorse del paese.

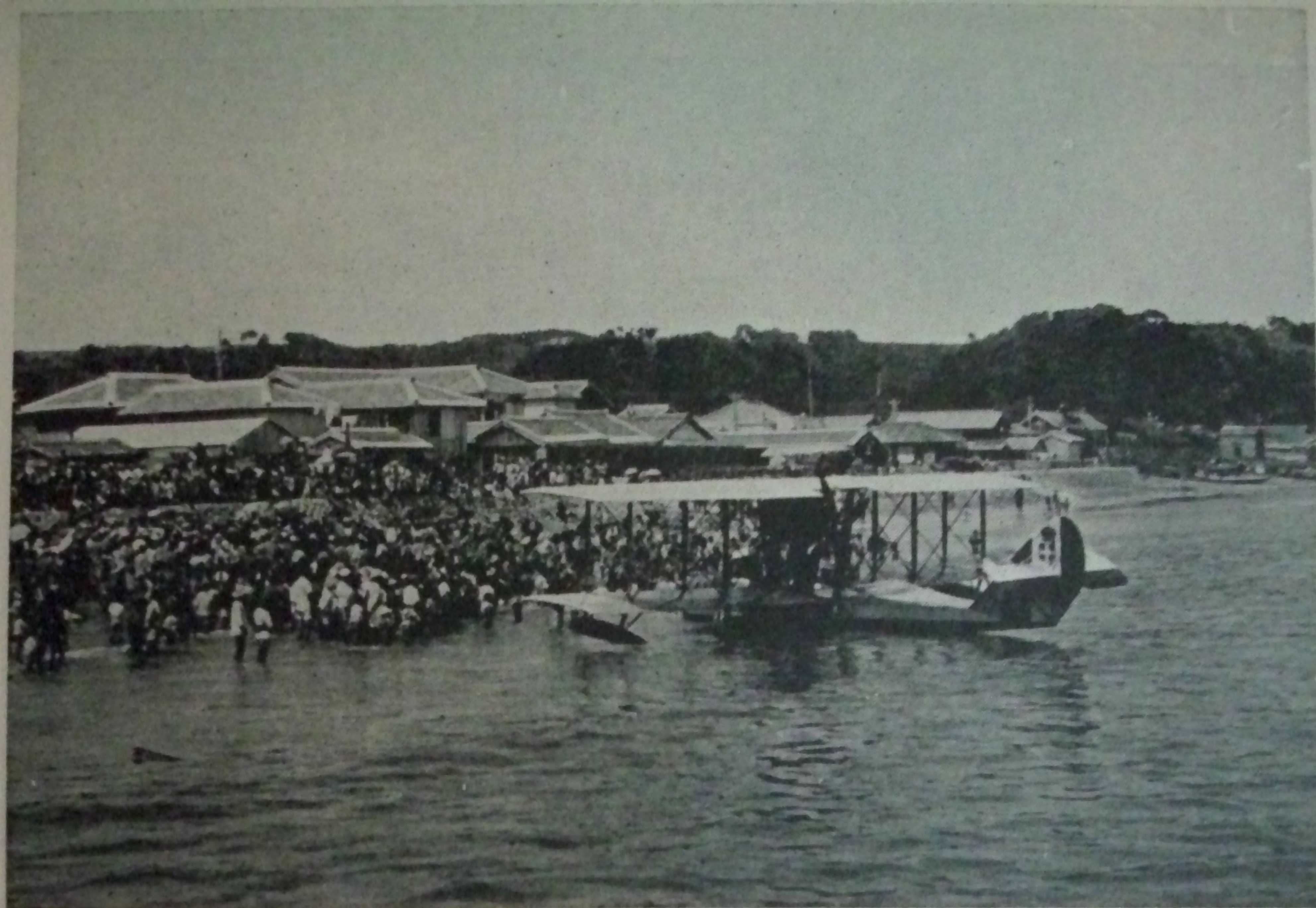
La mattina seguente mi attendeva un'ingrata sorpresa: per la benzina inadatta e per la elevata temperatura, cui era stato esposto il motore nelle lunghe flottate del giorno precedente, la fila centrale dei cilindri aveva le valvole deformate e le guarnizioni delle tubulature d'acqua bruciate. Ci voleva circa una giornata di

Nel cielo di Shanghai

Shanghai: L'apparecchio ormeggiato sul Wam-po

Lasciando Shanghai

Yamagawa: Vestito alla giapponese tra giapponesi vestiti all'europea

Kagoshima: Mi leggono un discorso giapponese

Kagoshima: Un ballo di gheishe durante un pranzo giapponese in nostro onore

Kushimoto: Una breve sosta nella rotta su Tokio

Kushimoto: I doni della comunità

lavoro per mettere il motore in condizioni di poter raggiungere Manilla, dove oramai era necessaria una nuova completa revisione. Telegrafai colà, avvisando del ritardo e richiedendo benzina da aviazione e tutto il necessario per l'ormeggio dell'apparecchio. Nel pomeriggio le condizioni atmosferiche peggiorarono ancora. Da Manilla mi segnalarono tempo minaccioso ed un altro tifone in cammino dal Pacifico verso Luzon. Era urgente mettere l'apparecchio al sicuro.

A Nord di Atimonan sboccava nel mare un fiumiciattolo dell'estuario abbastanza largo. Facendomi aiutare da alcuni pescatori indigeni, vi portai l'apparecchio. Così potevo essere tranquillo.

In serata giunsero ad Atimonan con due automobili il console italiano di Manilla e il Maggiore Browne, comandante delle forze aeree americane distaccate nelle Filippine, nonchè il rappresentante della Shell.

Non mi parve vero, dopo tanti frangenti, di vedere delle persone amiche e ben disposte ad aiutarmi!

Esse mi portarono tutto quello che io avevo domandato.

Il nostro padrone di casa, fiero di avere tanti illustri ospiti, organizzò un succulento banchetto e trovò modo, non so come, di mettere a dormire nella sua casa anche i nuovi arrivati.

Il giorno successivo, 26 agosto, l'apparecchio era pronto a partire con la nuova benzina, ma il tempo era ancora peggiorato, essendo il tifone nel suo pieno sviluppo. Piovve dirottamente tutto il giorno e tutta la notte. La spedizione di soccorso se ne tornò a Manilla. Nell'attesa feci una corsa in automobile a Lucena, dall'altra parte della montagna, per rendermi conto personalmente della configurazione dei monti su cui avrei dovuto passare. Corremmo forse in automobile più pericoli di quanti non ne avessimo fino ad allora corsi in apparecchio, perchè la strada era molto ripida e scoscesa, e ricca di svolte a picco sopra profondi abissi. L'automobile inoltre non aveva i freni eccessivamente sicuri.

Dall'altra parte delle montagne trovai il tempo ugualmente cattivo: le nuvole arrivavano fino a terra. In quelle condizioni, tenuto conto dello stato precario del mio motore, non conveniva tentare la traversata.

Quella sera giunse da Manilla un'altra spedizione di giornalisti. Anche essi furono ospitati dal Sindaco di Atimonan, la cui casa divenne così celebre in tutte le Filippine. Ma per poco che questa storia si fosse prolungata, credo che avremmo finito per mandarlo in rovina.

Il giorno 27, alle 7 di mattina, essendo il tempo leggermente chiarito, partii.

Trovai ancora pioggia e tempo coperto, ma fortunatamente le nuvole erano molto basse e mi permisero di passare. Alle 8.40 ammarai in Manilla nell'interno del porto, sotto un forte acquazzone, il quale continuò durante tutta la manovra di ormeggio, che fu alquanto faticosa.

Il giorno seguente portai l'apparecchio in volo all'isola Corregidor, nei cui hangars ottenni il permesso di ricoverarlo. Fui scortato da tre idrovolanti dell'aviazione americana, e anche durante questa breve navigazione di venti minuti avemmo acqua e cattivo tempo.

Messo l'apparecchio nell'hangar, presi accordi col comandante dell'idroscalo per i lavori, e Campanelli iniziò senz'altro lo smontaggio del motore. Intanto sotto lo scafo a destra si riscontrò una piccola falla da cui filtrava un po' di acqua, proprio nel punto dove l'apparecchio aveva toccato sul duro a Mauban. Decisi anche, profittando del tempo che occorreva per la revisione del motore, di fare all'apparecchio una parte di quelle verifiche e di quei lavori che avevo in programma di fare eseguire a Tokio.

La revisione del motore era assolutamente necessaria. A parte gl'inconvenienti occorsi recentemente, se si considera che il motore aveva al suo attivo dalla partenza ben 220 ore di funzionamento, di cui 60 dalla revisione a Melbourne, bisogna riconoscere che avevamo domandato ad esso fin troppo e che nessun motore si è mai trovato a funzionare per tanto tempo ed in così difficili circostanze.

Negli ultimi tempi ne avevano peggiorate le condizioni le lunghe flottate in occasione di vari difficili decollaggi che avevano avuto per effetto, causa l'alta temperatura sviluppata, di defor-

mare i seggi delle valvole, rendendo deficiente la compressione. A ciò si aggiunga che, per il tempo perduto a Sydney, mi trovavo ora nel pieno della stagione dei tifoni, e dopo l'esperienza fatta non mi conveniva proseguire senza che il motore non fosse prima in perfetto ordine.

Mentre Campanelli restava a Corregidor per eseguire i lavori all'apparecchio, io mi installavo a Manilla, recandomi di tanto in tanto all'isola in volo su uno degli idrovolanti americani.

A Manilla, come del resto in tutte le altre città delle Filippine, avemmo accoglienze assai calorose e cordiali. Era la prima volta che dall'estero giungeva a volo un apparecchio nelle Filippine.

Gli Americani con simpatico cameratismo sportivo furono verso di me larghi di aiuti e di cortesie, e i Filippini cercarono anche essi di dimostrarmi in tutti i modi la loro simpatia. La mia situazione era un po' delicata, date le questioni politiche pendenti in quel momento fra Americani e Filippini, tanto più che i giornalisti, intervistandomi, cercavano di farmi scivolare sullo sdrucciolevole terreno politico, dove tuttavia io mi guardavo bene di cadere. Per sottrarmi poi alle esigenti richieste dei reporters, dovetti tagliare i fili del telefono nella mia camera in albergo. Non sapendo allora essi che altro dire di me, si sfogarono a parlare del taglio dei miei abiti, del colore dei miei capelli, e di altre cose che non so quanto interessassero al pubblico.

A Manilla era stato creato un comitato per i festeggiamenti in occasione del nostro arrivo, comitato presieduto dallo stesso alcade Don Miguel Romualdez. Ad attendere il mio arrivo, molta gente aveva stazionato sulla banchina del porto per intere giornate, e si erano organizzati dei piccoli accampamenti con servizio di cucina volante. Una squadriglia di aeroplani il giorno che io ero partito da Cebu aveva preso il volo per salutarmi. Malauguratamente uno degli apparecchi per un'avaria al motore aveva planato in acqua e si era perduto. Gli aviatori se la cavarono con un bagno. Li conobbi poi e per consolarli dissi loro che nello stesso giorno anche io e per un'altra ragione avevo fatto un bel tuffo nell'acqua con tutti i miei abiti di volo.

Furono stabiliti cinque giorni di cerimonie ufficiali, che poi diventarono sette, e dalle 9 di mattina, qualche volta più presto, io non ero più padrone di me stesso fino alla mezzanotte. Non mi era permesso di recarmi in albergo altro che per il tempo strettamente necessario per cambiarmi di abito.

Talvolta la sera ero più stanco che alla fine di una di quelle giornate di lotta con gli avversi elementi della natura.

Il generale Wood, Governatore delle Isole Filippine, mi trattò con grande benevolenza e cordialità e manifestò in vari modi il suo interessamento al mio viaggio e il suo sincero desiderio di sapere il mio volo coronato da pieno successo. Anche il generale Mac Rae Comandante delle forze d'occupazione e l'Ammiraglio comandante delle unità navali, mi furono larghissimi di ospitalità ed aiuti. Don Miguel Romualdez, il simpatico alcade di Manilla, ed il Console italiano Dottor Ghezzi furono con me dei veri amici.

Non accennerò pertanto neppure alla serie di banchetti e di visite con cui tale coro di simpatie ebbe la sua forma tangibile.

Alla fine dei sette giorni di banchetti ufficiali cominciò la serie degli inviti privati e... credo ce ne sia ancora qualcuno insoddisfatto.

Gli aviatori americani furono con me dei buoni camerati. Raramente mi è capitato di incontrare una simile compagnia di bravi ragazzi dal cuore aperto, così affiatati e gioviali. Invitato a visitare il campo di aviazione terrestre presso Manilla (campo Nichols), vi trovai tutti gli apparecchi schierati, li passai in rivista, e assistei in volo su uno di essi ad una piccola tattica. Ammirai molto lo stile delle evoluzioni e lo stile dei piloti, tutti ottimi, senza nessuna eccezione.

A bordo era obbligatorio il paracadute, ed il tipo regolamentare in uso era molto semplice e pratico. Non aveva nessuna parte in metallo ed era contenuto tutto in una busta di tela situata sul sediolino a mo' di cuscino. Le tirelle con cui veniva fissato al corpo non davano alcun fastidio. Mi mostrarono una statistica, da cui risultava che dopo l'adozione regolamentare del paracadute si erano salvate centinaia di vite. In casi di atterraggio forzato di dubbia riuscita, come nella nebbia o sulle montagne, era prescritto di abbandonare l'apparecchio e discendere col paracadute.

Così veniva realizzata una notevolissima economia di vite che, a parte la questione umanitaria, era importante anche dal punto di vista finanziario.

Gli aviatori erano quasi tutti ammogliati, e le loro graziose consorti avevano il permesso, per non dire l'obbligo, di fare di tanto in tanto un volo sugli apparecchi militari, ciò che aveva un'influenza morale non indifferente.

Ho riportato di questo ambiente, sia dal punto di vista materiale che da quello morale, la più gradevole e favorevole impressione.

D'altro canto i Filippini vollero darmi un segno della loro simpatia accogliendomi al Senato ed in speciale seduta alla Camera dei Deputati, dove da vari oratori furono pronunziati discorsi di ammirazione per il nostro paese, al quale i Filippini guardano come ad un modello di civiltà e di esempio in tutti i campi della attività umana.

I Filippini, che nel numero di 11 milioni popolano queste isole favorite dalla natura, sono di una razza originaria dal ceppo malese molto fusa ed incrociata con gli spagnuoli, che per 300 anni circa hanno dominate le isole, lasciando una impronta definitiva del loro passaggio negli usi e costumi locali e perfino nella lingua, essendo lo spagnuolo l'idioma nazionale.

Sono i Filippini vivaci e intelligenti, amanti dell'arte e del progresso e desiderosi di sviluppare sempre più la loro coltura ed il loro benessere, come ho potuto constatare visitando l'università di Manilla e i numerosi istituti di educazione, che sorgono in tutti i centri più importanti, informati ai più sani concetti scientifici e moderni.

Nelle isole dimorano forti colonie cinesi, che hanno in loro potere i commerci più importanti. Esistono ancora nell'interno avanzi di tribù di aborigeni, come Mangiani, Moros e Negritos, allo stato completamente selvaggio, viventi ancora in caverne. I nuclei maggiori di tali tribù si trovano in contrade poco esplorate o inaccessibili agli ordinari mezzi di comunicazione.

Potei rendermi conto durante il mio breve soggiorno di quali immensi vantaggi potrebbe beneficiare il paese da una bene orga-

nizzata rete di comunicazioni aeree. Specialmente nelle parti meno accessibili delle isole, la civilizzazione procede a rilento per l'enorme dispendio e per il tempo che importa la costruzione di una rete di comunicazioni stradali. Con i mezzi aerei e specialmente con idrovolanti (baie riparate e ricchi corsi d'acqua abbondano dappertutto) si può nello spazio di pochi mesi e con spesa limitatissima organizzare il collegamento rapido delle regioni inesplorate ai centri più importanti e civili.

E' facile arguire quali enormi vantaggi ciò potrebbe portare nello sfruttamento delle risorse del paese, ed io ritengo che la ricchezza di queste isole, privilegiate dalla natura, potrebbe esserne in breve tempo raddoppiata, ed il suo progresso civile accelerato.

Magnifiche le foreste che ricoprono ovunque il suolo, ricche di piante pregiate: se ne annoverano più di 5000 specie! Abbonda dovunque il cocco, da cui si ricava la copra, della quale si fa una grande esportazione in America, dove ne traggono olii vegetali.

La stagione in cui ero capitato nelle Filippine era la peggiore dell'anno. Le tre settimane che stetti fermo a Manilla, attendendo alla revisione del motore, piovve continuamente, e due giorni prima che io partissi da quel luogo si ebbero nelle 24 ore 93 millimetri di pioggia. Il clima perciò era assai umido e mi capitava di trovare spesso dalla sera alla mattina i miei abiti ricoperti di muffa.

Alle pioggie si aggiungevano i tifoni, essendo quello il periodo della loro massima frequenza. In una settimana se ne ebbero tre, che passarono proprio a nord dell'Isola di Luzon, nel Canale di Balintang, che è tra Formosa e Luzon, e che è ritenuto dai naviganti come una delle zone peggiori del mondo dal punto di vista meteorologico.

Se avessi potuto ripartire subito dopo arrivato a Manilla, già non mi sarei trovato bene: ma il ritardo a cui fui obbligato mi condusse a trovarmi in condizioni di tempo sempre peggiori.

Intanto mi ero messo in contatto con l'ufficio meteorologico di Manilla, il quale era stato fondato da circa 30 anni e raccoglieva i bollettini meteorologici di Formosa, dell'Isola di Guam, del Giappone e della Cina, dando ogni giorno ai naviganti la previ-

sione del tempo. C'erano anche una specola astronomica ed un osservatorio sismico.

Mi dissero i Padri dirigenti dell'ufficio che per fortuna raramente si hanno tifoni tali da spianare al suolo interi villaggi. A Manilla se ne ricordava uno che aveva abbattuto come fuscelli alcuni alberi secolari sulla spianata del porto, e gli strumenti, dopo aver registrato un vento della velocità di 200 chilometri all'ora si erano rotti.

Questi tifoni si formano più frequentemente in agosto e settembre a levante delle Isole Filippine, all'altezza di Guam. Il centro della meteora si sposta poi lentamente verso ponente, passando generalmente nel Canale di Balintang, tra le Filippine e Formosa. Alcuni arrivano sulla costa della Cina, dove si perdono. Altri piegano al nord, e quindi ad est, passando sulle isole dell'Arcipelago Giapponese.

Durante il mio soggiorno a Manilla furono segnalati ben sette tifoni, uno dei quali, continuando il suo cammino sulla costa nipponica, distrusse un villaggio di pescatori, causando varie vittime. Dato che la mia rotta correva verso il nord, mi trovavo nella possibilità di scansare i tifoni in formazione sul Pacifico, disponendo di una velocità maggiore. Se però una qualunque avaria mi avesse obbligato a planare ed arrestarmi nei pressi del Canale di Balintang, era finita, poichè non avrei potuto evitare il tifone sopraggiungente.

Intanto mi misi in corrispondenza con le autorità italiane a Tokio, per sapere se il Governo Giapponese avesse deciso quale rotta io dovevo seguire attraverso Formosa e per l'arrivo in Giappone, secondo le richieste fatte per via diplomatica da circa tre mesi.

Già in Australia avevo avuto avviso dal Governo Giapponese per via diplomatica che la rotta attraverso Formosa era assolutamente sconsigliabile, e la rotta da Formosa a Kagoshima attraverso le isole Riu-Kiu era proibita per ragioni militari. Non mi attendevo questa proibizione che mi allungava il percorso, perchè secondo gli accordi del trattato di Washington i Giapponesi avevano preso impegno di non fortificare quelle isole, e non vedevo per

quale ragione mi avessero proibito il passaggio su di esse, quando gli Inglesi, senza alcuna eccezione di sorta e con grande cortesia, mi avevano molto sollecitamente dato il permesso di sorvolare Singapore, che pure è un porto militare che a loro interessa.

Decisi così di seguire da Formosa la rotta Shanghai-Kagoshima con eventuale punta nella Corea meridionale invece della rotta lungo le isole Riu-Kiu. Altre difficoltà, superate soltanto verso la fine del mio soggiorno a Manilla, mi vennero fatte per l'approdo a Formosa, e dopo lunghe insistenze per via diplomatica, fu concesso eccezionalmente l'ammaraggio a Tam-Sui. Inoltre io avevo progettato di seguire la rotta ovest di Formosa perchè ricca di corsi d'acqua e di porti dove, in ogni evenienza, avrei potuto trovare ricovero; invece mi venne proibita questa rotta e mi venne prescritto di seguire la costa est dove le montagne scendono a picco sul mare, senza la minima insenatura o riparo o estuario di fiume dove eventualmente io potessi scendere in salvo, qualora costrettovi; e che, soprattutto in quella stagione, era battuta in pieno dai tifoni.

La costa di ponente era abitata, civile, piena di strade e mezzi di comunicazione, mentre quella di levante era abitata solo da tribù di selvaggi in guerriglia continua con i Giapponesi e priva di qualsiasi strada o mezzo di comunicazione.

Mi venne anche prescritto che all'altezza di Giran, verso il nord di Formosa; io avrei dovuto abbandonare la costa est che comincia quivi ad essere abitata e civile, presentando diversi porti e ripari fino a Tam-Sui, e traversare in tutta la sua larghezza di circa 80 chilometri l'Isola di Formosa, tra catene di montagne alte da 2000 a 3000 metri, fuori vista di fiumi o altri corsi d'acqua. Quindi, giunto alla costa di ponente, dovevo seguire questa fino a Tam-Sui proprio nella zona in cui essa non presentava più alcun riparo o atterraggio possibile di fortuna per idrovolanti.

Io avevo traversato ben 1200 chilometri di terra da Bombay a Cocanada e avevo anche in Europa passato in volo più di una volta le Alpi con un idrovolante; ma nella stagione piovosa in cui eravamo, catene di montagne così alte erano completamente coperte di nubi e quindi difficili a passarsi, senza contare che la rotta su

terra rappresentava una deviazione dalla rotta naturale e diretta lungo la costa. C'era poi da considerare che con lo stesso mio motore avevo già percorso più di 30.000 chilometri e che, infine, si era nel pieno della stagione dei tifoni.

Io credo che non si sarebbe potuto, neppure a farlo apposta, tracciare su Formosa una rotta più difficile e più rischiosa; e probabilmente, poichè ai Giapponesi non piaceva che degli stranieri volassero su Formosa, tutto ciò era fatto per scoraggiarmi a proseguire.

Accettai senza discutere ed ora faccio queste considerazioni per rilevare che se tutte le Nazioni agissero nei riguardi dei viaggi aerei con lo stesso sistema, il progresso e l'avvenire delle comunicazioni aeree transcontinentali sarebbero fortemente compromessi.

Intanto il cattivo tempo ed i tifoni avevano rovinato le strade e interrotto da qualche tempo le comunicazioni col nord, cosicchè i miei rifornimenti ad Aparri, porto dell'estremità nord di Luzon, dal quale dovevo spiccare il volo per Formosa, non si erano potuti completare. Ma l'ammiraglio, che comandava le forze navali a Cavite, molto gentilmente mi offrì di mandare ad Aparri un piccolo bastimento della marina da guerra, l'*Heron*, con la benzina e con l'olio che mi occorrevano. Accettai la generosa offerta con riconoscenza. Fu stabilito che l'*Heron* sarebbe partito qualche giorno prima della data che io avrei fissata per la mia partenza.

Il 12 settembre l'*Heron* partì. Nello stesso giorno, essendo finiti i lavori, io mi recai a Corregidor, provai l'apparecchio in volo e rientrai con esso a Manilla, ormeggiandolo nell'interno del porto. Intanto era sopravvenuto un altro tifone, per cui l'*Heron* non aveva potuto proseguire ed era andato a ridossarsi nel porto di Bolinao. Da Aparri radiotelegrafarono che il tempo era pessimo. E così fu anche il 13 e il 14.

Nel frattempo mi accorsi che l'apparecchio faceva acqua come prima, e ciò dipendeva dalla falla la cui riparazione non era riuscita bene. Ogni giorno bisognava sgottare dall'interno dello scafo circa 300 litri, il che rendeva più complicate le operazioni della nostra partenza.

Finalmente il giorno 16 il tempo mi sembrò alquanto miglio-

rato. L'*Heron* aveva lasciato Bolinao, dove si era rifugiato, e proseguiva verso nord. Salutati dal Console, alle 8 e mezzo circa ci imbarcammo e partimmo. Tre aeroplani americani mi scortarono per circa un'ora di strada, obbedendo ad un gentile pensiero del comandante dell'aviazione.

Il tempo, che era abbastanza buono a Manilla, fu cattivo durante la rotta, peggiorando sempre. Vento e raffiche e piovaschi. Io seguivo la costa, ma alle 10, aumentata di intensità la pioggia, fui costretto a scendere a quasi 10 metri sull'acqua, sempre seguendo la costa, finchè alle 10.45 ritenni prudente di non continuare, causa la scarsissima visibilità; planai allora nella piccola insenatura di Bolinao, dove si era anche fermato nei giorni precedenti l'*Heron*, e detti fondo in prossimità di un villaggio che avevo riconosciuto dall'alto. A mezzo di una piccola imbarcazione mi recai a terra per avvisare telegraficamente della mia fermata e per domandare notizie sul tempo.

Il paese era tutto allagato per la pioggia, tanto che per recarmi all'ufficio telegrafico dovetti passare a guado parecchie strade diventate torrenti; trovai poi un indigeno che mi portò a cavalcioni sulle spalle. Ma all'ufficio telegrafico non potei far nulla, poichè il cattivo tempo aveva rotto tutte le comunicazioni, ed i telegrammi venivano instradati per mezzo di un postino a cavallo verso un paese lontano circa 60 chilometri, e dove pareva che il telegrafo funzionasse ancora.

All'una me ne tornai a bordo, tutto fradicio, senza aver nulla concluso. Decisi di proseguire. La manovra di partenza non fu facile, perchè si era spezzato un tubo di immissione della benzina per la messa in marcia, ed occorse qualche tempo per ripararlo. All'una e mezzo ero di nuovo in aria.

Il tempo era diventato chiaro verso nord, ed effettivamente, per quanto incontrassi altri piovaschi sulla rotta e un po' di nebbia, ebbi nel resto un viaggio abbastanza buono, e alle 15.35 planai ad Aparri sul fiume, in prossimità dell'*Heron*, che era arrivato la stessa mattina.

Essendomi accorto durante il viaggio che l'elica dava alcune leggere vibrazioni, volevo smontarla per regolarla nuovamente e

bilanciarla. Ma non fu possibile, perchè, per le limitate risorse locali, non vi erano i mezzi necessari per poter eseguire il bilanciamento, e quindi l'elica fu rimontata a posto come era, provvedendosi nuovamente a un centraggio più accurato, che diede risultati soddisfacenti.

Feci il rifornimento completo, data la lunga tappa fino a Tam-Sui a nord dell'isola di Formosa, e date le condizioni del tempo che si prevedevano cattive.

A bordo dell'*Heron* si era imbarcato anche il maggiore Browne, che gentilmente era venuto a salutarmi fino ad Aparri, e il quale mi dava con ciò una prova di grande simpatia; il suo viaggio era stato infatti molto cattivo e credo che il mio eccellente amico non debba essersi divertito molto con quel mare.

Ci trovavamo ora sul punto di affrontare una delle tappe più rischiose, dal buon esito della quale dipendeva quello di tutto il viaggio. Da Aparri a Tam-Sui, per la rotta che i Giapponesi ci avevano assegnata, correvano circa 850 chilometri. Non si poteva fare assegnamento sui venti in favore, poichè nel mese di settembre i venti predominanti sono da nord o nord-est. Un qualunque ammaraggio forzato anche lungo la costa di Formosa o presso le Isole Batan, a mezza strada tra Formosa e Luzon, sarebbe stato fatale, perchè le condizioni del mare erano sempre burrascose, e le correnti violentissime, determinate specialmente dalle maree e dalle ineguaglianze di fondali.

Queste correnti producono qua e là vortici pericolosi per i piccoli scafi. Le Isole di Batan sono considerate come il posto della terra dove maggiori sono le precipitazioni atmosferiche: in esse piove quasi continuamente.

La costa est di Formosa, lungo la quale si svolgeva la rotta per disposizione del Governo Giapponese, era come ho detto priva di qualsiasi rifugio o ridosso; le montagne scendevano a picco sul mare, senza nessuna insenatura.

La prospettiva non era molto allegra. Meno male che il motore, dopo il magnifico lavoro fatto da Campanelli, andava benissimo, come forse non era mai andato da che eravamo partiti: e sì che ne aveva mangiata della strada!

Prima di partire ricevetti un telegramma dai bambini di una scuola di Porto Basco nell'Isola Batan, così concepito: « Signore, passate sopra di noi; non abbiamo mai visto un aeroplano ».

La radiotelegrafia, era, si può dire, quasi l'unico mezzo di comunicazione che questa isola avesse col resto del mondo. Di tanto in tanto dei piroscafi fanno scalo a Porto Basco ma, nella stagione in cui eravamo, da circa tre mesi nessun piroscafo arrivava nell'isola, per le cattive condizioni del tempo.

Sentivo che andavo a giuocare una carta definitiva. Il Comandante dell'*Heron*, per disposizione dell'ammiraglio, si era offerto gentilmente di attendere ad Aparri finchè io non fossi arrivato a Formosa o di recarsi a Porto Basco in attesa del mio passaggio. Se avessi accettato sarebbe stato diminuito il valore del mio viaggio e della mia tesi. Perciò lo ringraziai lasciandolo libero ed egli, il 17, due giorni prima che io lasciassi Aparri, se ne ritornò a Manilla.

Il 18 mattina ero pronto, ma non riuscii a decollare, pur avendo vuotato lo scafo dell'acqua penetratavi durante la notte. Ero troppo carico. Scaricai 50 litri di benzina e feci un secondo tentativo infruttuoso. Rinviai allora la partenza al giorno dopo; intanto fu fatta qualche riparazione al serbatoio dell'olio che aveva una leggera perdita, e imbarcai a bordo una latta d'olio di rispetto.

La sera come commiato dalle isole Filippine fu dato in nostro onore, dalla piccola società locale, un ballo.

Il sabato 19, alle 4 del mattino, ero in piedi, e alle 6.15 riuscii a decollare, profittando di una leggerissima brezza.

XIII.

DALLE FILIPPINE AL GIAPPONE

Il tempo era chiaro. Qualche nuvola qua e là e una leggera brezza da sud.

— Il diavolo non è poi tanto brutto come si dipinge — pensai.

Diressi al nord, passai a destra dell'isola di Fuga e a sinistra di Babuyan. Alle 8 ero sull'isola di Batan. Il mare aveva qui degli strani sconvolgimenti, che denotavano forti contrasti di corrente analoghi a quelli che si vedono passando lo stretto di Messina. Qui però si notavano dall'alto fenomeni molto più accentuati e sembrava che l'acqua ribollisse come in una colossale pentola.

Il tempo si era rabbuiato. Il vento era girato a nord. Nubi violacee grevi di acqua si addensavano sulle isole. Il mare aveva un'apparente tranquillità come di un empio che mediti o riposi sopra un qualche misfatto.

Deviai dalla rotta passando in vista di Porto Basco nell'Isola di Batan, per contentare il desiderio di quei ragazzi che mi avevano telegrafato. Le antenne radiotelegrafiche di Porto Basco erano lambite dalle nuvole e tutta l'isola aveva l'apparenza triste e lontana di una terra perduta e confinata lungi dal consorzio civile, sotto la perenne minaccia dei tifoni e sotto la persistente monotonia delle pioggie costanti, senza respiro, senza riposo.

Non so il perchè, ma tutto quel panorama aveva un aspetto malinconico, lugubre, quasi l'aria fosse pervasa dalle anime dei naufraghi inghiottiti laggiù dai flutti.

Le nubi si ammassavano enormi sulla sinistra della rotta; poggiai leggermente sulla destra, dove esse erano più alte e la pioggia meno fitta.

Alle 8.20 lasciai le Isole Batan.

Verso le 9 intravidi per un momento il profilo dell'Isola di Tobago, presto nascosta da nembi grigi. Ma quella breve interruzione mi fu sufficiente per rendermi conto della posizione e del cammino.

La zona più impervia e desolata era superata ormai.

Il tempo, a misura che mi avvicinavo a Formosa, diveniva più asciutto e più calmo. Intravvidi qualche veliero ed un piroscafo. La costa appariva brulla e deserta, scendendo con forte declivio sull'acqua; qua e là si vedevano vallate profonde come burroni; immensi spacchi nelle rocce segnavano il cammino di qualche torrentello.

Alle 10.30 ero presso Karenho, piccola rada dove avevo inviato un po' di benzina per rifornirmi qualora il vento da nord mi avesse troppo ridotta la velocità; ma il cammino finora era stato abbastanza agevole, e proseguii.

Alle 11 ero all'altezza di Giran dove, secondo le prescrizioni ricevute dal Governo Giapponese, avrei dovuto abbandonare la costa per attraversare da est ad ovest l'isola di Formosa, perchè la parte dell'isola a nord del parallelo di Giran era zona proibita.

Grossi strati di nuvole coprivano le montagne; non potevo così prevedere quali sarebbero state le condizioni del tempo dall'altra parte dell'isola, nè era da pensare a far quota per passare sulle nuvole perchè esse arrivavano, per quanto potevo giudicare, fin oltre i 5000 metri e non era il caso di forzare eccessivamente il motore.

Continuai così lungo la costa, passando al largo delle acque territoriali, come è permesso dalle convenzioni internazionali, per essere in regola con i Giapponesi.

Alle 12 circa ammarai a Tam-Sui.

Qui avevano fatto grandi preparativi per il mio arrivo ed avevano perfino delimitata una zona di acqua, dove io avrei dovuto ammarare, mediante quattro « sampan » ancorati, ognuno dei quali

aveva sull'albero una grande bandiera per segnali. Feci un giro sulla città e vidi grande folla che mi attendeva sulla riva, presso la quale ammarai e fermai il motore, aspettando. Giunsero poco dopo, arrancando, vari motoscafi nei quali trovavansi le autorità giapponesi che mi dettero il benvenuto. Col solito aiuto dei motoscafi, ormeggiai l'apparecchio ad una boa.

Anche a Tam-Sui non avevano mai visto un idrovolante. Le scuole in quel giorno erano state chiuse e tutti gli alunni con i loro maestri erano sulla banchina, dove allineati per classe si godevano lo spettacolo nuovissimo. Ognuno di essi aveva tra le mani una bandierina italiana o giapponese. Mi accolsero con grida di « banzai » e con grandi applausi. Gli studenti delle scuole normali intonarono l'inno di Garibaldi, che avevano imparato a memoria per l'occasione, come fosse il nostro inno nazionale.

Il sindaco di Tam-Sui, un giapponese vecchio stampo, in tuba, redingote e guanti grigio perla, mi lesse un indirizzo in giapponese, al quale io risposi in italiano. Nessuno dei due capì nulla, ma apprezzammo le reciproche intenzioni. Finiti i discorsi, finito di bere lo champagne, finiti i « banzai » e finite le effusioni, il rappresentante del Governatore mi chiamò in disparte per dirmi che egli era estremamente dolente di dovermi comunicare che, essendo io passato a nord della zona proibita, egli era obbligato a telegrafare a Tokio per chiedere ordini; e che intanto necessitava, secondo quanto era già stato comunicato in via diplomatica, una visita ai bagagli. Gli risposi che ero passato a nord della zona proibita invece che a sud perchè costrettovi dalle condizioni del tempo, e che, d'altra parte, essendo passato al di fuori delle acque territoriali, avevo esercitato un mio pieno diritto; ma che in ogni modo avrei telegrafato anche io all'Ambasciatore italiano a Tokio in merito all'incidente. La conversazione si svolse però con somma cortesia.

La commissione di ufficiali, quindi, si mise a visitare i bagagli minutamente per vedere se io avessi apparecchi cinematografici o fotografici, ma io, in previsione di ciò e secondo le istruzioni ricevute precedentemente da Tokio, avevo spedito i miei apparecchi fotografici da Manilla direttamente a Shanghai, come

ebbi a dichiarare. Quello che mi pare ancora strano è che uguale visita non sia stata fatta anche sull'idrovolante.

Intanto si procedeva a preparare l'apparecchio per la prossima traversata fino a Shanghai. Si trattava di una traversata di circa 700 chilometri. Fu fatto il rifornimento di benzina e di olio. Nella verifica del motore fu riscontrato che il sostegno del carburatore di sinistra si era spezzato e un perno era andato a finire nell'elica scheggiandone una pala. Si dovette smontare l'elica e procedere ad una sommaria riparazione. Il sostegno del carburatore era di alluminio e non era facile quindi eseguire la saldatura. Un ufficiale era stato inviato dal Ministero della Marina, a mia disposizione, e mi aiutò moltissimo.

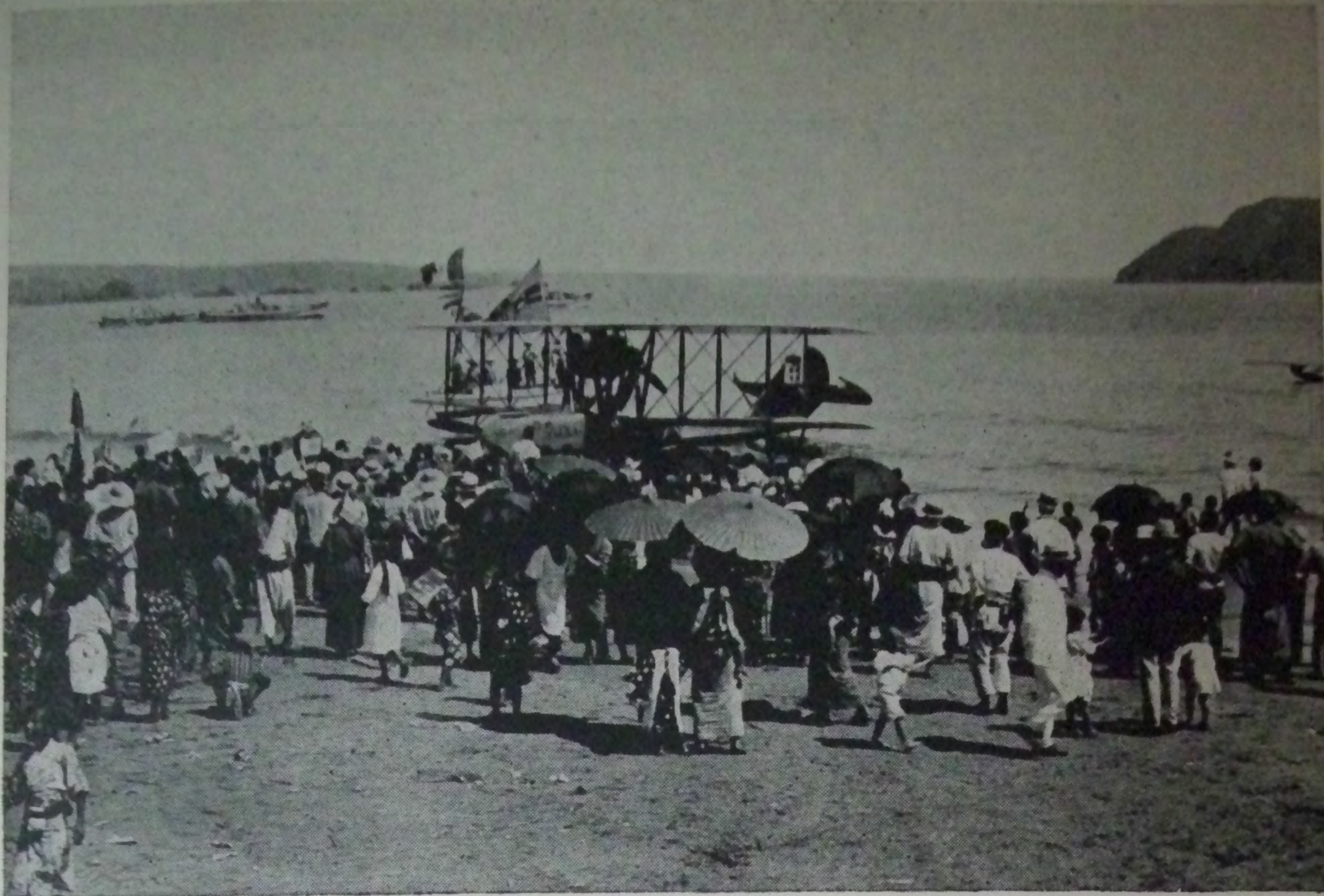
Quella sera mi recai a Taihoku, capitale di Formosa, dove mi venne offerto dalla comunità un banchetto di 150 coperti. Tranne una o due persone, nessuno parlava inglese, e quindi durante tutto il pranzo fu scena muta. Dopo pranzo venne proiettata una film che rappresentava il mio arrivo e che, essendo stata « girata » la mattina di quel giorno stesso, era un vero record di velocità.

Il giorno dopo, domenica, nonostante l'orario festivo, con molta cortesia il direttore delle officine ferroviarie fece venire alcuni operai da Taihoku per fare la saldatura in alluminio occorrente per rimettere in ordine il supporto rotto del carburatore. Anche l'elica fu riparata e rimessa a posto.

Io attendevo intanto istruzioni dall'Ambasciatore e anche le Autorità giapponesi erano in attesa di disposizioni da Tokio.

Nel pomeriggio della domenica, accompagnato dall'agente degli affari esteri che aveva funzioni di Governatore a Tam-Sui, feci una gita nell'interno, recandomi ad alcune sorgenti di acqua sulfurea, dove erano bellissimi stabilimenti termali.

Durante tutto il mio soggiorno a Tam-Sui fui ospite del Console Inglese, che aveva una superba residenza e che si occupò di noi con molta cordialità, mettendosi a nostra completa disposizione.

Avevo deciso di partire il giorno seguente, lunedì, 21 settembre, ma fino alla sera di domenica, da Tokio non erano ancora giunte istruzioni. D'altra parte io non potevo ammettere di essere

Kushimoto: La folla al nostro arrivo

Tokio: Con l'Ambasciatore italiano ad un ricevimento offerto dal Principe Nabeshima

Tokio: Parlando al popolo giapponese con la « Radio »

A Tokio, con l'Ambasciatore italiano

Tokio: Tra i monaci shintoisti

Shangai: Con il Console e la colonia italiana

fermato dalle autorità giapponesi, avendo rispettato nella mia rotta le convenzioni internazionali, che dànno il diritto alle navi di entrare persino in porti fortificati o proibiti qualora siano a ciò costrette dalle avverse condizioni atmosferiche. Il mio caso che non arrivava a tali estremi era quindi fuori discussione.

La posizione era piuttosto imbarazzante sia per me che per le autorità locali, le quali, dolentissime di quanto era accaduto, erano in verità di una grandissima cortesia e desiderose di trovare una soluzione che mi permettesse di partire senza ulteriori ritardi. Per dimostrarmi la loro lealtà, fecero perfino lavorare di domenica ed in ore di riposo, perchè io non subissi un maggiore ritardo nella partenza.

La domenica sera, poco prima di mezzanotte, giunsero alla casa del Console Inglese, il capitano di fregata, che comandava le forze navali di Formosa, e il Comandante delle forze terrestri. Mi accorsi subito dal loro aspetto ilare che l'incidente era stato risolto, e infatti essi mi comunicarono che il Governo di Tokio non faceva più alcuna difficoltà in merito alla mia partenza e che l'incidente sarebbe stato appianato al mio arrivo nella capitale.

I giornali intanto avevano ingrandita la questione ed avevano stampato che ero passato sulla zona proibita, decorando tutto di un gran lusso di titoli e di caratteri.

Seppi che alcuni aviatori russi erano arrivati nel Giappone da qualche giorno, attraversando in volo tutta la Siberia, e che avevano avuto la disgrazia di planare, a causa di un'avaria al motore, nell'interno di una zona fortificata. Agli aviatori era stato quindi impedito di proseguire il volo, e gli apparecchi erano stati smontati completamente e inviati in treno a Tokio.

La mattina del 21 partii per Shanghai.

Intervennero per salutarmi tutte le autorità e i bambini delle scuole. Il Comandante delle forze navali mi domandò se avrei tagliato il canale di Formosa nel punto dove era più stretto; risposi che mettevo in rotta direttamente per Shanghai. Egli ebbe l'estrema bontà di tener pronto di sua iniziativa un cacciatorpediniere, in caso avessi avuta la disgrazia di planare in pieno mare.

Il decollaggio presentava qualche difficoltà perchè il vento era per traverso il fiume, e non avevo quindi molto spazio per correre, tanto più che lo specchio d'acqua, dal quale sarei dovuto partire, era più ristretto dell'ordinario, causa la bassa marea. Infatti un primo tentativo non riuscì appunto per deficienza di spazio. Il secondo riuscì, perchè agevolato dal vento che nel frattempo era aumentato. Dovetti però eseguire una conversione a sinistra sul « redan », mettendomi in volo col vento a traverso.

Il cielo era sereno; spirava un leggero vento da NE, che mi diminuiva un po' la velocità. Feci rotta per il nord, dirigendomi a Shanghai, e mantenni la navigazione ad una quota di circa 500 m.

Dopo un'ora avvistai un piroscafo che faceva rotta ad Ovest: era il piroscafo giapponese *Tango Maru*, intorno al quale feci un giro, mentre l'equipaggio si sbracciava a salutarmi. Dopo tante navigazioni solitarie provavo una schietta gioia nel vedere per mare qualcuno.

A mezzogiorno agguantai la costa cinese. Il vento si era molto indebolito; la temperatura, piuttosto bassa, mi permetteva di navigare sui 500 metri, mantenendo il radiatore abbastanza fresco.

La terra cinese, come appariva dall'alto, dava un'idea dell'immensità della popolazione di questa enorme regione. Sul mare si vedevano migliaia e migliaia di giunche ed in terra, tranne che sulle colline o sulle montagne più scoscese, non vi era un tratto di campagna più lungo di 100 metri ove non sorgesse una casa. Alle 14 circa passai sulla verticale di Ning-Po.

Avvicinandomi a Shanghai, il tempo divenne bellissimo. Passai a bassa quota sulle unità da guerra delle varie nazioni, che erano alla fonda del fiume Whangpoo. Feci un giro sugli incrociatori della nostra Marina, *San Giorgio* e *Libia*, che avevano tutto l'equipaggio schierato in coperta. Erano le prime navi da guerra nazionali che incontravo dopo 33.000 chilometri di percorso.

Mi parve allora di aver già toccato un lembo della Patria.

Planai sul Whangpoo, presso la boa preparata per il mio ormeggio; ma a causa della corrente ebbi una collisione con un « sampan » che mi doveva aiutare, e riportai un leggero danno al

bordo di attacco dell'ala destra, poi rapidamente riparato dal maestro d'ascia della « San Giorgio ».

Nel fiume la corrente era fortissima e rendeva molto difficile il rifornimento ed ogni altro lavoro; infatti, mentre l'operaio provvedeva alla riparazione dell'ala a bordo di un battellino, questo, per la risacca prodotta da un bastimento che era passato accanto all'apparecchio, andò a sbattere sotto l'ala, producendo altri due o tre buchi nella tela.

Migliaia di giunche a vele spiegate salivano e scendevano il corso del fiume. Era veramente uno spettacolo fantastico vedere quei lenti e neri veicoli fluviali, dalle vele spesso a brandelli e mal rabberciate, invadere le acque limacciose del Whangpoo come se su di essi una intera popolazione trasmigrasse in massa verso altri lidi. Avevano l'aspetto di vere case galleggianti: alcuni non mancavano neppure di un piccolo giardino pensile, e polli e maialetti scorrazzavano per la coperta come nel cortile di una casa di campagna. Moltissime famiglie di poveri Cinesi, veri nomadi dell'acqua, passano tutta la loro vita, dalla culla alla tomba, sulle giunche. Quando un rampollo giunge in età matura per passare a nozze, abbandona la giunca paterna e su di una nuova giunca una nuova famiglia si forma e si sviluppa.

Mi narrarono sulla « San Giorgio » che una volta sotto la nave una giunca trascinata dalla corrente si sfasciò e fece naufragio. Unico superstite fu un povero cinese, che con la giunca aveva perduto anche la moglie ed i figliuoli. Una colletta fu presto organizzata. Il povero diavolo andò via. Dopo qualche giorno ricomparve con una nuova giunca ed una nuova moglie a ringraziare i suoi benefattori! Tutto passa e si rinnova su questo mondo!

Dall'aspetto sorridente e rispettoso, questo popolo prolifico, laborioso e paziente, dalla civiltà millenaria, oggi attraversa una crisi di trasformazione, che non si può prevedere a quali risultati potrà condurre in un avvenire più o meno lontano. Il movimento è diretto da professori e studenti riuniti in sette segrete ed è a fondo nazionalista e antistraniero. La gran massa, tranne quella dei grossi centri, è indifferente ed ignara.

A questo movimento si aggiungono le lotte tra vari generali per la conquista del governo centrale e per fini personali. I soldati passano con la massima facilità dalle bandiere dell'uno a quelle dell'altro generale, perchè a loro altro non preme che di essere pagati. Il resto non ha per essi importanza alcuna.

La popolazione delle campagne vive disseminata in territori di una vastità enorme, coltivando campicelli di riso; per essa i nemici sono gli esattori delle tasse. Grandissime provincie prive di facili comunicazioni tra loro, governate da mandarini che non rispettano l'autorità centrale, la quale d'altra parte è impotente contro di essi, formano questo vasto impero, che è piuttosto un agglomeramento di Stati abitati da popoli della stessa razza e lingua, sui quali la repubblica ha poteri ancora più ridotti e quasi illusorii.

Tutta l'esistenza del Cinese è informata ad una originale filosofia assai interessante a studiarsi, i cui effetti si vedono in tanti piccoli episodi della vita comune. Egli disprezza la morte ed è insensibile al dolore fisico ed alle torture. Ciò non pertanto a Shanghai han dovuto organizzare un corpo di polizia indiano perchè i Cinesi, quando durante il loro servizio dovevano andare incontro a qualche rischio, battevano in ritirata; così che al momento del bisogno la polizia non funzionava affatto.

Nella mia breve fermata andai a trovare anche l'autorità cinese più elevata di Shanghai, che offrì a me ed al motorista un piccolo ricordo. Venimmo anche insigniti di una decorazione cinese di carattere aviatorio, poichè, se in Cina non esiste ancora una aviazione importante, esiste in compenso uno speciale ordine cavalleresco conseguibile solamente dagli aviatori per imprese di volo.

La Colonia Italiana di Shanghai ci fece grandi feste e ci offrì una targa-ricordo. Fummo ricevuti sulla *San Giorgio* dall'Ammiraglio e da tutti gli ufficiali.

L'Associazione degli ex piloti inglesi di Shanghai volle averci nella sua sede, dove i nostri camerati inglesi ci accolsero molto festosamente e simpaticamente.

Il martedì, 22 settembre, furono continuati i lavori di riparazione dell'ala e le verifiche del motore. Non essendo sicuro di po-

ter decollare col pieno carico, non potevo pensare di superare con un solo volo i 950 chilometri che separano Shanghai da Kagoshima. I Giapponesi mi avevano consigliato di fare una tappa a Mokpo verso l'estremità della Penisola Coreana, ma non era ancora giunta l'autorizzazione ufficiale. Intanto fin da Tam-Sui avevo disposto per lo spostamento a Mokpo dei miei rifornimenti che erano a Chemulpo, e mi era stato assicurato che per il giorno 23 tali rifornimenti sarebbero giunti certamente.

Il 23 mattina, dopo che mi era stata comunicata l'autorizzazione a planare a Mokpo, mi recai alle 10 a bordo; sempre per la forte corrente, la manovra di disormeggio fu molto laboriosa. Il primo tentativo di decollaggio non riuscì, e occorse quasi un'ora per raffreddare il motore e farmi rimorchiare dal motoscafo in una posizione migliore. Alle 11.30 potei essere in volo, e dopo un giro sulla città e sulle nostre navi feci rotta per il rombo di bussola 60, ad una quota di circa 400 metri.

Il mare era calmo. Una leggera foschìa impediva di vedere molto lontano. Il cielo era coperto da strati di nuvole fra 500 e 1000 metri. Leggero vento da SW.

Dopo due ore e tre quarti di navigazione passai in vista dell'Isola di Ross, e, potendo allora rettificare la posizione, notai con piacere che ero perfettamente in rotta. Verso le tre pomeridiane ero su Mokpo, dopo essere passato sopra innumerevoli isole ed isolette della frastagliatissima costa coreana.

Planai presso un battello con bandiera, che capii voleva indicarmi il posto di ormeggio, e presi la boa preparatami. La benzina e l'olio però non erano ancora arrivati, e mi si disse che sarebbero giunti nel pomeriggio.

Alloggiammo in un albergo giapponese, dove il proprietario e le « musmè » addette al servizio ci accolsero prosternandosi fino a terra, secondo l'uso giapponese. Ci levammo le scarpe, poichè non è ammesso di entrare con esse in una casa giapponese, e conversando con i nostri ospiti, accoccolati tutti a terra, attendemmo l'arrivo dei rifornimenti; ma neanche col treno che arriva nel pomeriggio da Chemulpo avemmo la benzina e l'olio, nè alcuna notizia circa la loro spedizione. Decisi di rimediare con le risorse

locali per non ritardare inutilmente il mio arrivo nel Giappone e per profittare delle condizioni di tempo che sembravano abbastanza buone. La mattina seguente presi perciò a bordo circa 250 litri di benzina per automobile e 12 litri di olio di ricino, che mi furono forniti da una farmacia locale.

Alle 12.40 eravamo pronti, ma il bollettino meteorologico, telegrafatoci da Kagoshima, dava: tempo coperto e pioggia. Decisi di partire ugualmente poichè l'avanzata stagione e le condizioni locali non mi permettevano di prevedere che nei giorni seguenti il tempo sarebbe migliorato; alle 12.45 circa ero in aria.

Il cielo era coperto, e senza vento. Feci rotta direttamente per Kagoshima. Alle 15.15, in vista dell'isola di Gotoshima, cominciò la pioggia. Man mano che andavamo avanti si levava vento sempre più forte da est, e sotto di noi il mare appariva vieppiù agitato. Il vento da est riduceva assai la mia velocità; accostai allora ancor più verso levante per guadagnare più presto la costa. Alle 16 entrai in un violento piovasco, uscito dal quale mi trovai finalmente presso terra, poco a sud di Nagasaki. Cominciai così a seguire la costa tra piovaschi continui, ma oramai ero tranquillo, avendo la possibilità in ogni momento di planare in buone condizioni; il mare, dato il vento di levante, era calmo da per tutto sotto la costa.

Alle 16.40 ero circa all'altezza di Shimahira. Poco dopo incontrai un forte temporale: nuvole nerissime che arrivavano fin quasi sull'acqua, e pioggia a torrenti. Nonostante mi tenessi a non più di 100 metri dalla costa, a un certo punto la perdei completamente di vista. Andai allora al largo per uscire dal piovasco e seguii in senso inverso la costa fino a Shimahira, dove ammarai, deciso di attendere il passaggio della burrasca.

Erano circa le ore 17. In quel piccolo villaggio non avevano mai veduto un velivolo e, nonostante la pioggia, uno sciame di imbarcazioni ben presto ci circondò, colme di curiosi di ogni età e condizione sotto enormi ombrelli di carta.

Riuscii, parlamentando a lungo, ad inviare un telegramma a Kagoshima, col quale chiedevo il bollettino del tempo e avvertivo le autorità dell'impreveduto ammaraggio.

Mi avvidi pertanto che non era opportuno rimanere in quel posto; e alle 18, poichè la burrasca era passata, decollai nuovamente, riprendendo la navigazione lungo la costa. Per andare a Kagoshima avrei dovuto passare sopra uno stretto istmo montagnoso, non più largo di 25 chilometri, ma la quota delle montagne non mi era nota, e le nuvole scendevano quasi fino al mare. Non sarebbe stato prudente addentrarmi sopra terra, non conoscendo neppure il tempo che avrei trovato al di là dell'istmo. Allora andai avanti contornando la costa, il che mi rendeva il viaggio più lungo di un'ora; ma non avevo altro da scegliere.

Intanto il sole era tramontato, i fari erano già accesi, e si vedevano sulla costa qua e là i piccoli infiniti lumi dei villaggi. La costa di natura vulcanica aveva un aspetto selvaggio e pittoresco. Ricominciò a piovere. Alle 18.35 entravo nel golfo, ma si era fatto tardi, e quel po' di chiarore del crepuscolo era appena sufficiente per ammarare. Perciò, passando davanti a Yamagawa, che mi parve avesse l'aria di un ottimo porto riparato, decisi di attendervi la notte, rinviando al domani l'arrivo a Kagoshima. E così planai a Yamagawa.

Il nostro ritardo aveva causato, intanto, a Kagoshima una grande delusione nella folla che ci attendeva, e infine anche qualche preoccupazione, dato lo stato cattivo del tempo. Il telegramma che inviai da Yamagawa calmò gli animi degli aspettanti. Alcuni giornalisti e un ufficiale pilota, che il Ministero della Marina aveva messo a nostra disposizione, organizzarono immediatamente una spedizione in automobile per venirci a vedere e per assumere notizie. Mi fu sottoposto un programma per il giorno seguente. In adesione al desiderio manifestatomi dalle autorità giapponesi dovetti rimettere la partenza al pomeriggio, in modo che il programma stabilito avesse pieno svolgimento.

Il 25 mattina fu fatta un po' di toletta all'apparecchio. Mi recai in compagnia dei miei nuovi amici giapponesi in una famosa stazione termale presso Yamagawa, dove mi immersi in un bagno ristoratore. Alle 14 ripartii, arrivando dopo circa mezz'ora a Kagoshima. Ero finalmente così alla mia prima tappa in terra giapponese.

Per il nostro arrivo tutto era stato preparato e organizzato meticolosamente, ed era stato matematicamente stabilito quello che noi avremmo dovuto fare minuto per minuto. Per me l'essenziale fu che questa volta l'apparecchio potè attraccare sulla spiaggia, procedendo poi rapidamente al rifornimento.

Anche a Kagoshima gli alunni delle scuole presero grande interesse al nostro arrivo; assistemmo ad una sfilata di circa 1000 scolari con i loro maestri alla testa. Mi furono lette varie allocuzioni dalle autorità, radunate sopra un apposito palco, e ci furono offerti dei doni. Io dovetti parlare ai ragazzi delle scuole. Era davvero commovente l'entusiasmo che dimostravano quei piccoli giapponesi.

Il 26 settembre alle 6 del mattino eravamo a bordo, ma non potei decollare prima delle 7. Il tempo era calmissimo, e ben lo meritavamo dopo le passate disavventure. Dopo un'ora incontrammo vento moderato da nord, che ci fece scarrociare sulla diritta, rallentando il nostro cammino. Avevo pensato di planare a Kushimoto per rifornirmi di benzina ed essere la sera stessa a Tokio o per meglio dire a Kasumigaura, che è la stazione di idrovolanti la più vicina alla Capitale, essendo proibito di ammarare nella baia di Tokio.

La rotta da Kagoshima a Kushimoto era quasi tutta in mare aperto, fuori vista della costa, che è molto irregolare. Tagliai diritto per non perder tempo. Prima di arrivare a Kushimoto dovetti planare presso il capo Murotosaki, poichè stavo per perdere la copertura di zinco del radiatore, essendosi sfilata l'asticciola che la fermava a posto. Planai e ridecollai subito dopo, senza aver neppure fermato il motore.

A Kushimoto ero alle 11.15 e ammarai nel posto indicatomi sulla carta a Kagoshima dai piloti giapponesi; ma le indicazioni ricevute erano sbagliate, e me ne accorsi poco dopo avere ammarato. Ridecollai nuovamente e ammarai questa volta al punto giusto. Mentre Campanelli con molta rapidità eseguiva il rifornimento della benzina e dell'olio, io mi trattenevo con le autorità locali, scambiando con esse brindisi e auguri. Furono lanciati anche due

piccioni viaggiatori con un messaggio, che doveva annunziare a Osaka il mio arrivo a Kushimoto.

Alle 12.40 ripartii per la mia ultima tappa, ed in questa ebbi l'ultimo saluto del cattivo tempo. Dovetti passare molto al largo da terra all'altezza di Tokio, poichè era considerata zona militare, e solo alle 15 potei addentrarmi su terra, dirigendo per Kasumigaura che rimane circa a 25 chilometri dalla costa, sulla riva di un fiume. Alle 15.45 ero in vista degli hangars di Kasumigaura.

Proprio in quel momento arrivava da nord un forte temporale, che rese difficili e movimentati gli ultimi dieci minuti di volo. Per quanto vi fossero molte autorità ad attendere il mio arrivo, nessuno si accorse di me, se non dopo che io avevo ammarato, perchè nessuno si aspettava di vedermi comparire dal lato di terra e guardavano tutti in direzione del fiume. Così non mi incontrai neppure con gli apparecchi mandatimi incontro, i quali dopo circa un'ora ammararono in tutta quella baldoria di vento e di pioggia, convinti che io non fossi arrivato.

Il vento e le raffiche erano davvero impetuosi e la pioggia dirottissima. Appena toccato acqua, detti fondo all'àncora, ma aravo lentamente verso terra per la forza del vento. Il motoscafo, venuto incontro per rimorchiarmi, prese una cima dell'elica, il che lo fece scarrocciare addosso all'apparecchio. Ne fu mandato un altro, e finalmente dopo un'ora di lavoro, in cui ammirai la buona volontà e la grande abilità dei marinai giapponesi, potemmo mettere l'idrovolante al sicuro e, sempre sotto la pioggia, recarci a terra.

Le autorità e il pubblico che ci attendevano si erano messi al riparo sotto un hangar, dove era stata imbandita una grande tavola per i rinfreschi.

L'ammiraglio comandante dell'idroscalo di Kasumigaura ci dette il benvenuto a nome del ministro della Marina e ci offerse il sakè e le castagne, che simboleggiano con rito locale la vittoria. L'ambasciatore italiano mi porse il saluto a nome del Governo.

La parte più difficile del viaggio era oramai compiuta.

XIV.

NEL PAESE DEL SOL LEVANTE

Ero arrivato a Kasumigaura nel pomeriggio del sabato. L'addetto navale mi avvertì che, esistendo un programma già concordato con le autorità giapponesi ed essendo io arrivato con un giorno di anticipo, non potevo recarmi a Tokio prima del successivo lunedì; avrei dovuto quindi attendere come in una specie di quarantena a Kasumigaura.

Trassi subito profitto della sosta per tracciare il programma dei lavori, cosa che non avrei potuto fare se fosse cominciata senz'altro la serie dei banchetti e dei ricevimenti ufficiali.

A Kasumigaura avevo un motore di rispetto, già arrivato da qualche tempo. Avevo pure inviato da Hong Kong (che come punto centrale di tutto l'itinerario era la mia base-deposito principale dei pezzi di rispetto), tutte le parti di ricambio dell'apparecchio, le quali giacevano però in dogana a Yokohama.

Da Shanghai avevo inoltre ottenuto con il permesso dell'Ammiraglio che comandava la divisione italiana dislocata in quelle acque, l'invio a Tokio di un motorista e di un montatore della R. Aeronautica: essi si trovavano in quel tempo colà con una nostra Missione, e dovevano ora rimpatriare. Avrebbero aiutato Campanelli nei lavori da farsi all'apparecchio.

Stabilii di smontare immediatamente il motore e di smontare anche i serbatoi, allo scopo di verificare bene l'interno dello scafo, di asciugarlo e quindi di ridipingerlo. Campanelli si mise alacre-

mente al lavoro e nel pomeriggio di domenica il motore era già a terra. Furono smontati i serbatoi e tutti gli accessori nonchè i cavi di comando dei timoni e degli alettoni, che non erano stati toccati dal principio del viaggio. Essi furono trovati in ottime condizioni.

Anche lo scafo, pur essendo un po' sporco, un po' stitnto per le lunghe permanenze in acqua, era sempre forte e robusto come alla partenza dall'Italia.

Mai fino allora uno scafo volante era stato sottoposto ad uno sforzo così continuato e in così differenti e difficili condizioni di clima e di temperatura: credo che anche i più scettici sulla praticità dei mezzi aerei non avranno nulla da eccepire.

La domenica sera così tutto era pronto per incominciare i lavori di pulizia interna e di verniciatura, che il Comandante dell'Idroscalo di Kasumigaura offrì gentilmente di far eseguire dai suoi uomini.

Il 28 ci recammo a Tokio, tranquilli oramai nei riguardi dell'idrovolante. Ripercorremmo così in treno una parte della strada che avevamo fatta in volo, trovandosi Kasumigaura a nord-est di Tokio. Fummo ricevuti alla stazione dal generale Naga Oku, presidente della Società Reale di Aviazione, e da altre autorità. Una fanciulla giapponese, figlia di un ammiraglio, ci tenne un grazioso discorso in francese a nome della società di aviazione. Era la prima volta che mi capitava durante il mio viaggio di ricevere un saluto di tal genere, che mi fece un'assai gradevole impressione.

Fummo alloggiati all'Albergo Imperiale, ospiti per i primi giorni del Ministero della Marina.

Questo albergo era una strana costruzione a prova di terremoto, di stile babilonese, in mattoni e travertino. Esso aveva ricevuto il collaudo dall'ultimo terremoto che distrusse a metà la capitale dell'Impero; il monumentale edificio dell'albergo aveva resistito alla terribile prova, col solo danno di qualche pavimento un po' avvallato e qualche rottura di stoviglie.

Lo stile non era molto allegro, poichè, entrando nella hall, sembrava di trovarsi nell'interno del tempio funebre di un cimitero. Le stanze erano piccole come celle e nei minimi dettagli dei mobili, dei cortinaggi, dei tappeti, delle luci, degli oggetti più

intimi era una scrupolosa armonia con lo stile, la cui pesantezza contrastava stranamente con gli allegri e vivaci colori dei kimono delle molte « musmè » addette al servizio.

Era già stato stabilito a Tokio un programma completo di cerimonie ufficiali della durata di una settimana, ed in cui era militarmente previsto l'impiego che io dovevo fare delle mie giornate dalle prime ore del mattino fino alle ore più tarde della notte. Non parlo degli innumerevoli banchetti e ricevimenti offertici e delle visite che dovetti fare. Conservo però di essi un grato ricordo, perchè dappertutto ebbi modo di apprezzare la cordialità e la simpatia con cui venivo accolto. Un grande numero di doni ci vennero dovunque presentati, secondo l'uso giapponese.

Ebbi lunghe ed interessanti conversazioni col Ministro della Marina, che aveva messo a mia disposizione un capitano di fregata, e trovai veramente ammirevole il lavoro di organizzazione della Marina e i progressi raggiunti nella costruzione e nell'impiego dei velivoli. Il Ministro, che in passato per lungo periodo era stato già eletto a tale carica, mi fece l'impressione di un uomo di vedute larghe e moderne, e notai anche che era molto stimato ed apprezzato dai suoi ufficiali.

Feci visita al Ministro della Guerra, e molto cavallerescamente con una coppa di champagne fu cancellato senz'altro il ricordo dell'incidente di Tam-Sui.

Furono per me una novità i vari banchetti di puro stile giapponese, cui presi parte, imbanditi nei migliori ristoranti. Occorreva naturalmente lasciare le scarpe alla porta; ogni commensale aveva davanti a sè un piccolo tavolinetto alto non più di dieci centimetri dal suolo, e si stava accoccolati per terra sopra un piccolo cuscino, a gambe incrociate. Confesso che non potevo abituarmi ad una siffatta posizione, perchè dopo un certo tempo le ginocchia s'indolenzivano e mi era necessario stendere le gambe di qua o di là, assumendo così una posa forse poco conveniente.

Non parlo dei cibi ai quali non mi era possibile fare onore, essendo troppo diversi da quelli cui è assuefatto il nostro palato. Mi dissero, in proposito, che la cucina cinese, che io non ho avuto occasione di gustare, è anche più raffinata e più ricca della

giapponese, e un mio compagno di tavola, segretario all'Ambasciata di Tokio, mi raccontò di aver assistito ad un pranzo cinese nel quale, tra l'altro, fu servito uno scimpanzè vivo, a cui venne spaccato il cranio con un martello d'argento; ogni commensale prendeva con un cucchiaino un pezzetto del cervello ancora fumante. Questa, egli mi disse, era una pietanza gustosissima. Sarà, ma fortunatamente la cucina giapponese non giungeva a queste raffinatezze.

Il pranzo giapponese era caratterizzato inoltre da un'ottima consuetudine: i discorsi erano pronunziati al principio del pasto, in modo che quei poveretti obbligati a fare dei brindisi, potevano poi far onore tranquillamente alle pietanze. Trovai questa usanza molto pratica, e degna di essere adottata anche da noi. Altrove mi era avvenuto spesso durante il viaggio, sedendo come sempre al posto di onore, di essere vicino a un personaggio che durante il pranzo masticava, più che altro, l'imminente discorso. Io mi trovavo nelle stesse condizioni, e ogni tanto parlavamo insieme di cose indifferenti; ma era evidente che nessuno dei due faceva attenzione a quello che diceva l'altro, rimuginando ciascuno nel proprio cervello il brindisi da pronunciare alla fine.

Il servizio durante il pranzo veniva disimpegnato da uno stuolo di « geishe », che tra una portata e l'altra eseguivano delle danze caratteristiche. Queste ragazze sono appositamente reclutate, nella più tenera età, specialmente tra le famiglie povere. Una volta erano addirittura poste in vendita, ma ora la compra e vendita non è più ammessa. Esse sono educate poi in speciali istituti, dove imparano letteratura, canto, musica e danza; e si dedicano a quella delle arti per cui hanno maggiore inclinazione. Non mancano scuole assai rinomate, da cui escono le artiste migliori. Quando la loro educazione è completa, le geishe entrano in funzione con i loro canti e le loro danze, sia in occasione di feste religiose nei templi, sia per il più profano scopo di allietare i convitati in feste private o in pubblici banchetti. Si imbellettano molto, e con la gran polvere di riso con cui si coprono il volto, con quel rosso carico con cui marcano le labbra, con le loro capigliature enormi, veri monumenti architettonici, decorati di fiori artificiali e messi

su a furia di brillantina, spilli e forcine, hanno l'aria di vere pupattole semoventi. Sono in media molto più piccole degli uomini, hanno una grazia indicibile in tutti i loro atti e le loro movenze, e un sorriso gentile per quanto artificiale. Sono vestite di ricchissimi « kimono », ammirevoli per l'armonia dei disegni e dei colori, vere opere d'arte, spesso molto antichi: dono dei loro amici giapponesi, che spendono per esse somme favolose.

E' appunto in questi ristoranti che i Giapponesi usano trattare i loro affari più importanti, tra i piacevoli conversari e il gaio spettacolo delle danzatrici. Non è questo un sistema più filosofico del nostro e più giocondo, che addolcisce così la crudezza della vita moderna?

Finita la serie delle cerimonie ufficiali, profittai del poco tempo libero per fare una rapida corsa a Kioto, la città più antica e più interessante del Giappone. Sfortunatamente vi capitai in una giornata piovosa, ma ciò non m'impedì di ammirare la magnifica visione di una città così diversa dalle nostre in tutte le manifestazioni dell'arte e della vita. Vidi i templi più antichi e più sacri del Giappone. Essi sono in legno; enormi tronchi di alberi squadrati sostengono il tetto; nell'interno una grande statua di Budda, davanti a cui i fedeli depongono le offerte. Caratteristici, sì, questi templi, ma non imponenti; nulla hanno che possa sia pure lontanamente reggere al confronto delle meravigliose ed innumeri bellezze dei monumenti innalzati dalla civiltà pagana e dalla fede cristiana.

Dove i Giapponesi raggiungono invece una grande perfezione è nell'arte di coltivare e disporre i loro giardini; qui appare tutto l'amore e la venerazione che hanno per la madre terra. Essi in un piccolissimo spazio ricostruiscono in miniatura con una imitazione perfetta un pittoresco ed accidentato paesaggio: piccoli laghetti, cascatelle, ruscelli attraversati da ponti, rampe e caverne e boschetti, ricchi delle piante più rare e svariate.

I maggiori alberi sono, con un metodo paziente, ridotti a dimensioni addirittura microscopiche. I semi vengono coltivati in vasi piccolissimi, e ne viene limitato così lo sviluppo delle radici. Lo stesso trattamento viene fatto ai rami; e così alberi, che allo

stato naturale misurano diecine di metri di altezza, vivono di una vita anemica e stentata, restando tanto nani da non superare un'altezza massima di 50 centimetri.

Visitai così i giardini di Kioto, ritenuti fra i più belli del Giappone, prodotto ammirevole di pazienti secolari cure e di un gusto sottile e raffinato.

Inarrivabili sono davvero i Giapponesi nelle arti decorative, ed io rimasi estatico nel vedere in alcuni negozi di Kioto le magnifiche lacche, opera del pennello di illustri artisti, e le splendide sete colorate e i paraventi dipinti, e cento e cento minuti accessori ornamentali, sempre trattati con gusto e finezza squisita. Vidi in una fabbrica di lacche che le più fini di esse erano ottenute ripassando ed asciugando il colore fino a cento volte. Ci vuole proprio la meravigliosa pazienza e costanza di un giapponese!

Quello che mi sembrò assente era il capolavoro, il frutto della genialità e di una visione estetica superiore della vita.

I Giapponesi amano molto raccogliere oggetti d'arte e comunque antichi: i più ricchi spendono somme enormi per procurarsi vecchie armature, antiche pitture, lacche di autori celebri, ed altri oggetti di valore. Ma nulla è in mostra nelle case. Dove va a finire tutta questa bella roba? Essi conservano tutto in grandi casse, che aprono una volta all'anno per tirarne fuori gli oggetti rinchiusi, per spoverarli, guardarli, mostrarli per caso a qualche amico e... per rinchiuderli nuovamente fino al prossimo anno.

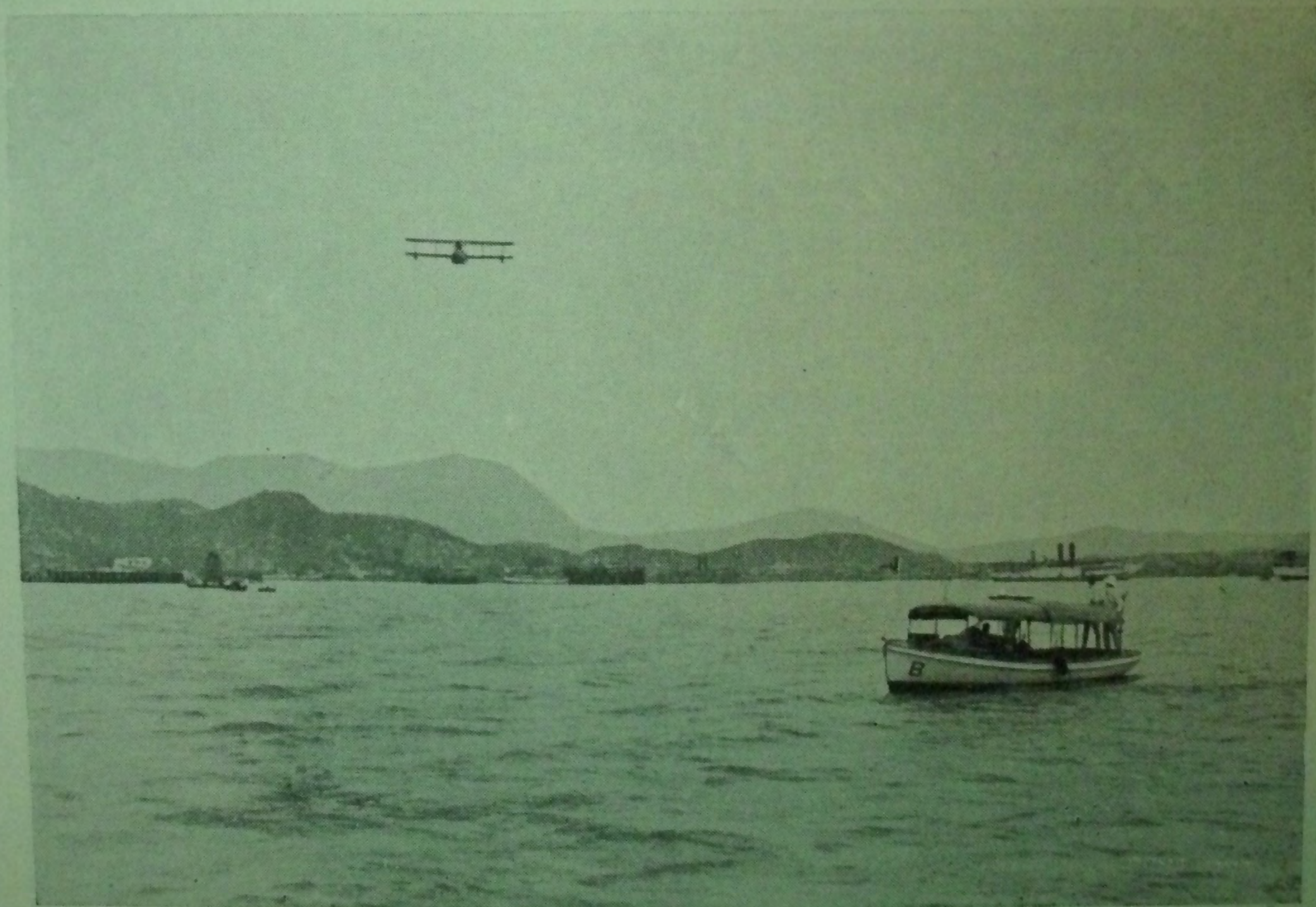
Fra le altre visitai la casa di un principe assai noto, il quale dopo il terremoto aveva fatto costruire uno speciale edificio di cemento armato per custodirvi gelosamente tutte le sue casse. La sua gentile metà mi mostrò con orgoglio alcuni fiori artisticamente disposti in un vaso:

— Vede! rappresentano la lezione di un'ora che ho avuto prima che Lei giungesse.

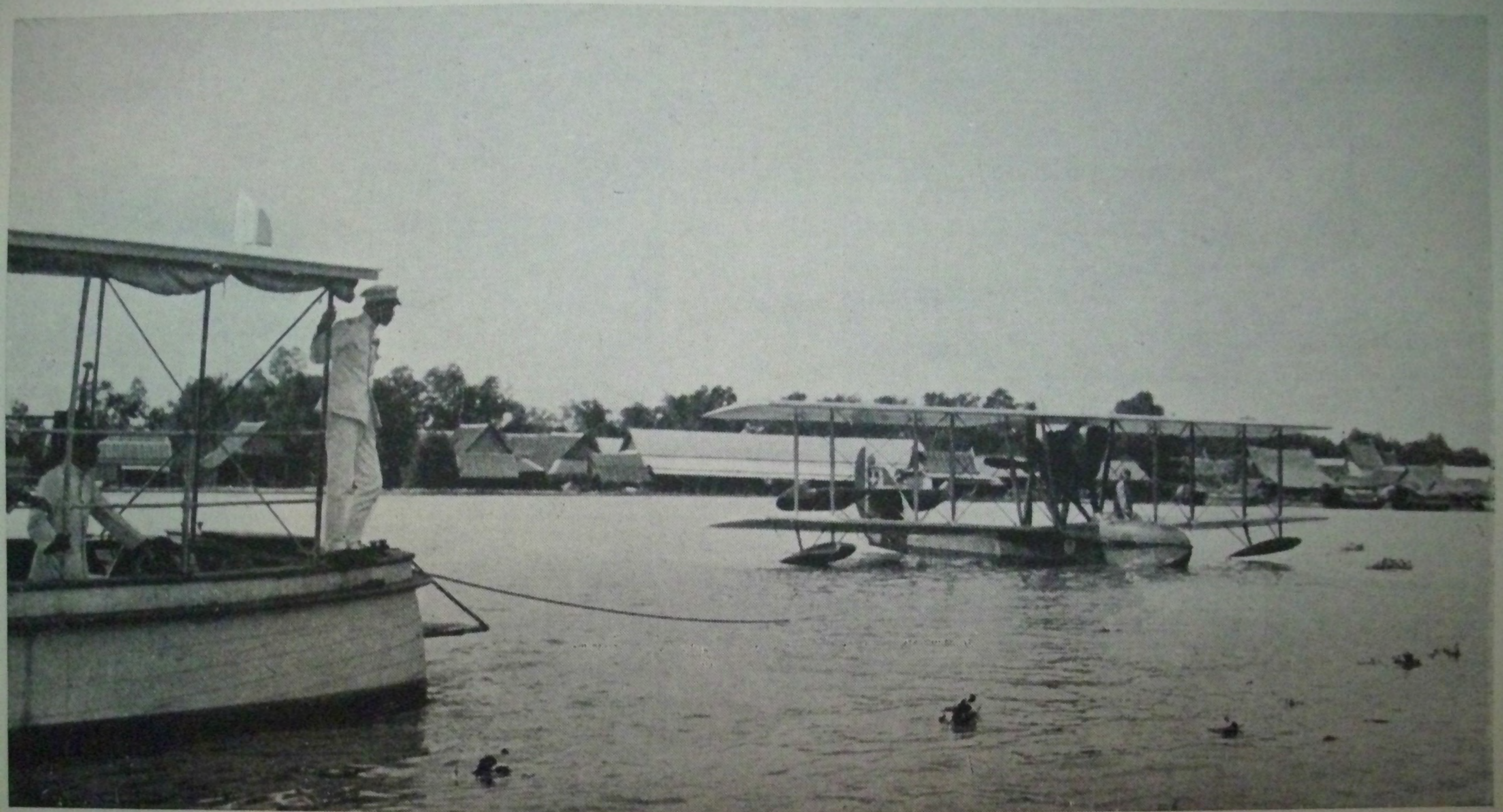
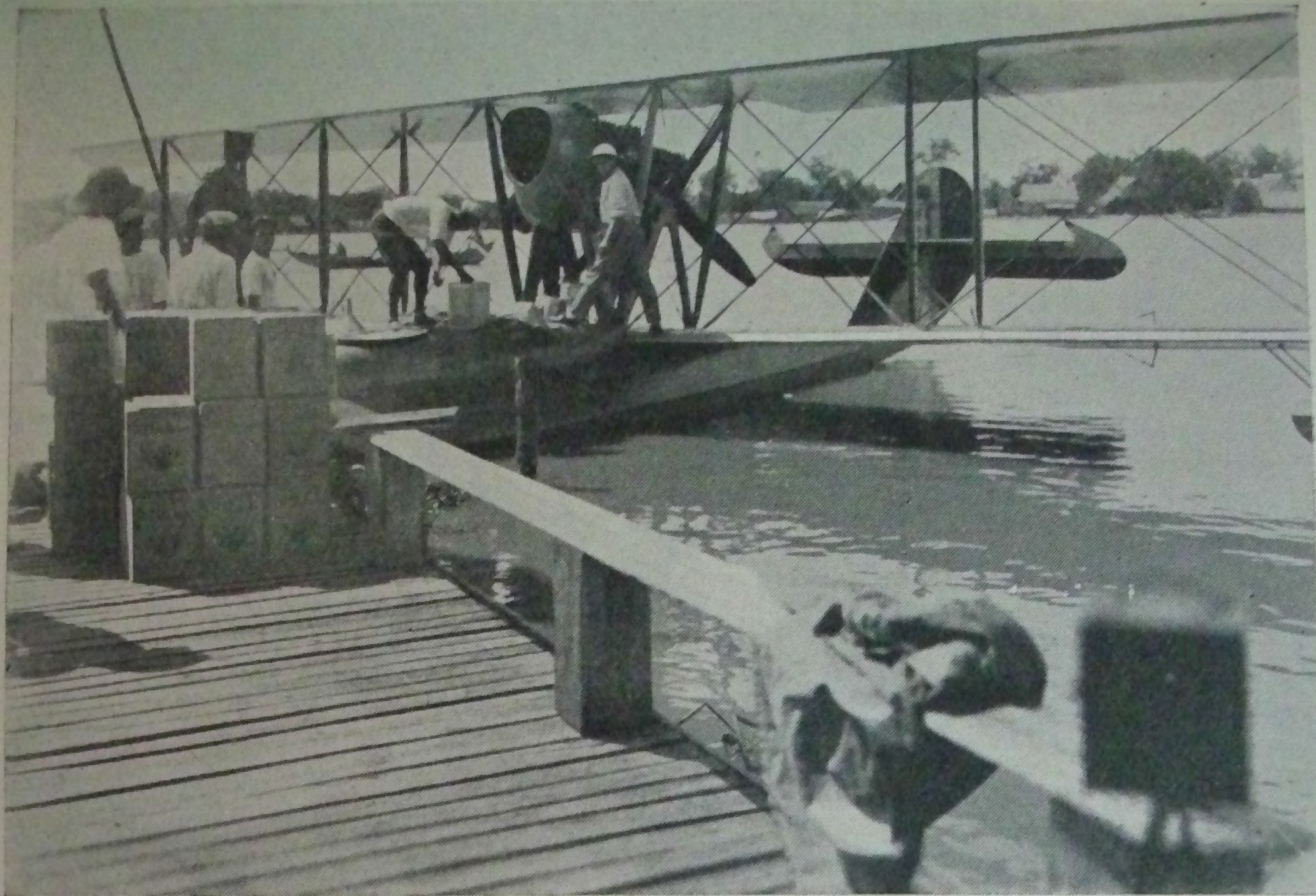
— La lezione di un'ora?

— Proprio: abbiamo un maestro che ci insegna appunto l'arte di decorare gli ambienti con i fiori.

— Ciò, principessa, è una prova della gentile e raffinata anima giapponese.

Una via di Shanghai

In vista di Hong-Kong

Hong-Kong: L'apparecchio è rimorchiato al posto prestabilito

Saigon: Alla fonda, presso una nave da guerra francese

Bangkok: Sul fiume Tachim

Tachim: Mentre si provvede al rifornimento

Bangkok: Gli elefanti dell' Imperatore a passeggio

Vivono a Tokio molti di questi maestri, dai quali le fanciulle e le signore prendono lezione come da noi prenderebbero lezione di musica o di canto.

A Kioto mi incontrai col nostro Console di Kobe, che vive da lunghi anni in Giappone e che fece da cicerone. Egli parla il giapponese in modo perfetto e conosce anche la lingua arcaica. Mi condusse, durante la mia breve fermata, in un teatro giapponese, dove si rappresentava un noto dramma storico.

Naturalmente io non capivo niente della lingua, e intanto il Console mi faceva una interessante spiegazione degli usi e costumi del teatro locale. Gli attori in Giappone non sono come da noi fatti segno al rispetto ed alla simpatia del pubblico colto, ma sono piuttosto considerati così come i Romani antichi consideravano gli istrioni. In un intervallo andai sul palcoscenico dove mi fu presentato il capocomico, uno degli artisti più celebri e noti del Giappone moderno. Egli si prosternò a terra, e per tutto il tempo che io stetti nel suo camerino non si mosse da tale posizione, appunto perchè aveva l'abitudine di considerarsi ed essere considerato di una classe sociale inferiore.

Pur non comprendendo nulla di quanto dicessero quella sera gli attori, notai che erano artisti di una correttezza e di una sobrietà forse difficili a trovarsi nei nostri, se non tra i migliori. Gli attori entravano in iscena attraversando tutta la platea sopra una specie di passerella. Il teatro aveva le sue dimensioni maggiori nel senso del palcoscenico, ed il pubblico naturalmente era accoccolato per terra. Vidi solamente un quadro del lungo spettacolo che, cominciato nelle prime ore del pomeriggio, sarebbe finito nelle ore più tarde della notte!

Lasciai Kioto con il rincrescimento di non poterci rimanere più a lungo, ed appena tornato a Tokio mi misi al lavoro per accelerare i preparativi del ritorno. Campanelli lavorava come al solito alacremente, ed aveva già preparato il nuovo motore, aiutato dai due meccanici venuti da Shanghai. Ebbi molta pena, mi ricordo, per far trasportare da Yokohama a Kasumigaura alcuni materiali di rispetto che erano colà in dogana. Avevo pensato di cambiare le ali inferiori dell'apparecchio, che, sebbene fossero in buone

condizioni, per gli urti subìti in tutto il viaggio avevano qualche rattoppatura qua e là; ma con rincrescimento mi avvidi che le ali di rispetto erano inservibili, tranne una, perchè rimaste lungo tempo esposte al sole e alla pioggia, e la tela era completamente marcita.

In complesso cambiai soltanto, più per precauzione che per vera necessità, i galleggiantini laterali, i cavi di comando e il piano di ala inferiore destro. L'apparecchio fu tutto ripulito e ridipinto nella sua opera viva con catrame e « chatterton ». Il lavoro riuscì benissimo, perchè nel viaggio di ritorno non penetrò più nello scafo neppure una goccia di acqua.

Durante la mia permanenza a Tokio potei constatare quale enorme disastro avesse prodotto l'ultimo terremoto. La città era stata ricostruita nei quartieri devastati dall'incendio con edifici provvisori, poichè la municipalità aveva tratto occasione dall'avvenuto disastro per mettere in vigore un nuovo piano regolatore. Se non che gli studi continuavano ancora, e nell'attesa non si poteva costruire.

Tokio ha una estensione enorme, perchè solo gli edifici principali governativi, le Banche, le Ambasciate e i negozi più importanti sono in muratura e a più piani; tutto il resto della città è composto di infinite casette ridotte alla rudimentale espressione di un pianterreno e di un tetto. Sul davanti in generale vi è una bottega che precede l'abitazione; tutto naturalmente in legno e in carta: molto usata quest'ultima in Giappone come materiale di costruzione. Ricordo anzi che in un piccolo albergo di Jamagawa, mentre una mattina mi vestivo, per poco non andai a finire nella stanza attigua attraverso la parete di carta, essendomi inavvertitamente appoggiato a questa. In complesso le case sono quindi sicure contro i movimenti sismici, ma sono terribilmente minacciate dagli incendi, come quello che distrusse per metà Tokio dopo l'ultimo famoso terremoto. Le mura esterne delle case e le travature principali soltanto sono fisse. Le divisioni interne vengono fatte per mezzo di tramezzi smontabili, e quindi all'occorrenza tutte le camere possono essere riunite e trasformate in un vasto salone. I letti non esistono: solo la sera vengono stesi a terra dei mate-

rassi, in generale di seta istoriata, e delle coperte trapunte, anche esse di seta a vivaci colori e talora di pregio inestimabile.

In uno degli ultimi giorni andai a visitare il Museo Militare, nel quale vidi l'apparecchio adoperato da Ferrarin nel suo viaggio da Roma a Tokio nel 1920. L'apparecchio era custodito con grande cura, sospeso al soffittto di una delle sale principali, con molti cartelli e molte scritte che ricordavano l'avvenimento. Stetti a guardarlo con schietta ammirazione, perchè era il primo che nella storia dell'aviazione aveva percorso una delle maggiori linee di comunicazioni intercontinentali. Nel Museo erano in mostra anche ricche armature dell'epoca medioevale, da cui il Giappone si può dire uscito or non sono molti anni. E' molto venerata la collezione di vari cimeli appartenenti al generale Nogi, che, come è noto, eseguì il karakiri insieme alla moglie sulla tomba del Mikado. È conservato anche il pugnale, con cui il famoso guerriero si era dato la morte.

Il mio cicerone, il Capitano di Fregata Hara San, mi spiegò la tecnica, diremo così, del karakari: il volontario paziente si infigge l'apposito pugnale (poichè esiste uno speciale tipo per questo uso) nel ventre con la mano destra e con l'elsa inclinata a sinistra, e quindi porta l'elsa da sinistra verso destra in modo da prodursi un largo squarcio orizzontale. I più stoici riportano il pugnale due o tre volte da destra a sinistra e viceversa.

Questo attaccamento alle tradizioni e lo spirito patriottico sono senza dubbio le principali caratteristiche del Giappone moderno.

Nel tempo in cui ero a Tokio avvenne qualche piccolo scandalo di cronaca, per cui i giornali fecero una crociata contro il mal costume. Ebbene, in quei giorni un giapponese appartenente alle classi popolari si fece il karakiri, lasciando scritto che voleva con ciò ammonire le presenti generazioni a non abbandonare le tradizioni della vita semplice e patriarcale giapponese, che avevano condotto il suo paese alla grandezza, mentre la corruzione moderna poteva condurlo al disfacimento.

Mi raccontarono anche che quando negli Stati Uniti fu approvato il bill dell'emigrazione, per cui veniva limitato il contingente

annuo di emigranti che il Giappone poteva inviare nel Nord America, molti Giapponesi, per protestare contro il Governo che subiva una misura ritenuta quasi una diminuzione al prestigio della nazione, si eseguirono il karakiri davanti al Ministero degli esteri.

Ma ormai questo costume, una volta molto diffuso, si va perdendo.

Io credo che una delle cause per cui in Giappone certe volte si accolgono gli stranieri con non eccessiva simpatia, sia dovuta al poco tatto che taluni di questi dimostrano, considerando il Giapponesi, nelle relazioni private o ufficiali, come appartenenti ad una razza di classe inferiore.

Il giapponese è un popolo orgoglioso quanto altri mai, e ritiene, a buon diritto, di non essere per nulla inferiore ai popoli di qualsiasi altra razza. Quanto si dice o si stampa, a proposito della superiorità della razza bianca, ferisce vivamente l'amor proprio nazionale; viceversa i Giapponesi sono molto cordiali e molto amici verso chi li stima e verso chi dimostra per loro simpatia e interessamento.

L'istruzione in Giappone è molto diffusa, nonostante le grandi difficoltà della lingua scritta, che obbliga ad impiegare numerosi anni nelle scuole solamente per apprendere i caratteri ideografici. Per imparare a scrivere occorrono circa otto anni, perchè la lingua scritta non è, come le lingue europee, costituita da alcuni segni che rappresentano i suoni, ma invece da una serie di segni o, direi quasi, da piccole figurazioni che rappresentano un concetto. E come una lingua parlata ha migliaia e migliaia di suoni diversi per esprimere diversi concetti o cose, così la lingua scritta ha migliaia e migliaia di figure varie per esprimere cose e concetti diversi. Imparare a scrivere costa ai giapponesi la stessa fatica che costa a noi imparare un'altra lingua; non solo: pochi raggiungono la perfezione ed io vidi molti giapponesi, appartenenti alle classi più colte, restare certe volte in dubbio per decifrare una scrittura o per scrivere, mettiamo il caso, la dedica su di una fotografia. La complicazione più grande poi si ha nelle macchine da scrivere, le quali sono perciò raramente usate. Ve n'è qualcuna con circa due-

mila o tremila caratteri di uso complicatissimo, senza parlare delle dimensioni: quasi quelle di una linotype da giornali.

Un'altra particolarità è questa: mentre da noi la scrittura ha un'impronta personale ed è uno dei segni di riconoscimento di chi scrive, tanto che i grafologi ritengono perfino di poter desumere dalla calligrafia i varî aspetti del carattere, nella scrittura giapponese non esistono differenze molto spiccate dovute alla mano scrivente; cosicchè nelle pratiche commerciali la firma, che da noi è il segno particolare di chi scrive, è rappresentata da uno speciale sigillo o timbro, che viene gelosamente custodito dal proprietario.

In tutte le case sono tenuti in grande onore i cosiddetti poemi, cioè poche frasi che esprimono un determinato concetto dovuto alla mente di un poeta o di una personalità, e che sono scritti a larghe pennellate e racchiusi in un quadro. Il pregio di questi poemi non è solamente nel loro spirito, ma anche nello stile, dirò così, pittorico.

Quanto al progresso e allo sviluppo della civiltà moderna, il Giappone può reggere il confronto con le nazioni europee più progredite; e non vi è nulla delle invenzioni moderne che non abbia un'estesa applicazione anche nel Giappone. Qualcuno delle classi colte mi manifestava il suo rincrescimento nel vedere che alle volte il Giappone, come altre nazioni orientali, non è dagli europei apprezzato e stimato come meriterebbe. Allora gli risposi che forse ciò è un riflesso della nostra educazione storica, perchè certamente nell'antichità esisteva in Europa una civiltà superiore cosciente del suo valore ed avida perciò di espandersi fra i popoli allora meno civili, altrimenti sarebbero stati i Giapponesi o i Cinesi, poniamo il caso, che avrebbero scoperto l'Europa e diffuso in essa la loro civiltà.

Il Giappone d'altra parte è oggi una nazione che ha bisogno di dare sfogo alla sua densa popolazione, che cresce ogni anno in modo preoccupante.

Io credo che gli Americani non abbiano nulla a temere da parte del Giappone, lasciando un po' più le porte aperte alla emigrazione. Praticamente i « bill » contro l'emigrazione in America sono dovuti semplicemente a ragioni economiche, inquantochè

i lavoratori indigeni temono la concorrenza a buon mercato dei lavoratori di altri paesi che hanno bisogno di impiego, prevedendo che se si lasciasse loro campo libero, si avrebbe come risultato un abbassamento dei salari. Ma certo il problema così non è risolto, perchè non si può condannare una razza esuberante a vivere dentro mura ristrette; e sarebbe bene, piuttosto che rinviare la soluzione del problema ad eventuali conflitti nell' avvenire, prevedere e provvedere nel presente con saggi accordi tra le parti in causa. Io credo che in un conflitto nippo-americano nessuno dei due popoli avrebbe da guadagnare. Nel mondo vi è per ora abbastanza posto per tutti. Si tratta di ripartire amichevolmente lo spazio disponibile. Le scoperte, le invenzioni moderne e i progressi della meccanica hanno finito per rivoluzionare la vita sociale rispetto a ciò che era ancora pochi anni addietro. Tutti corrono all'arricchimento per procurarsi la maggior quantità possibile di benessere; ma, come nella vita di un singolo, così nella vita delle nazioni il vero benessere si ha da quello di tutti e non dal benessere procuratosi a spese degli altri, perchè ciò finisce a lungo andare col portare a contrasti che distruggono ogni beneficio.

D'altra parte la situazione del Giappone e dell'America è tale che una guerra li porterebbe ad arrecarsi reciprocamente offese più o meno gravi senza soluzione definita; e quindi le due parti in causa finirebbero per ricevere danni certamente maggiori dei vantaggi ricavabili da un eventuale successo finale.

Prima di partire da Tokio mi recai a fare una visita di omaggio al Tempio Shintoista, dove è venerato non, come da noi, il Milite Ignoto, perchè nel Giappone tutti i militari periti in guerra sono noti e identificati, ma il simbolo, dirò così, del soldato caduto per la patria.

Il Tempio Shintoista consiste in una specie di porticato in legno rettangolare, avente ad un lato un piccolo specchio che rappresenta come un altare, sul quale vengono fatte le offerte consistenti in un ramoscello di alloro. Questo ramoscello mi venne prima consegnato dal sacerdote, che agitò con esso due o tre volte l'aria per scacciare gli spiriti maligni. Il cerimoniale è, come si vede, di una semplicità estrema.

Quando ci ritirammo dal tempio, pioveva. Ci vennero offerti dei grandi ombrelli di carta e così la singolare processione composta dai sacerdoti shintoisti, dagli ufficiali giapponesi, dall'addetto navale italiano in divisa e dallo scrivente si avviò all'uscita. Per uno spettatore estraneo la scena doveva essere alquanto originale. Trovai poi all'albergo, il giorno prima della partenza, quattro amuleti del tempio shintoista, consistenti in alcune frasi scritte su minuscoli pezzetti di carta, e che conservai religiosamente insieme con gli altri numerosi che avevo.

Col treno mi recai sovente a Kasumigaura.

Le comunicazioni tra Tokio e Kasumigaura lasciavano un po' a desiderare. La strada era impraticabile e la ferrovia per le molte fermate non era un mezzo di trasporto molto rapido.

Potei così in treno formarmi da vicino un'idea della profonda innata educazione e cortesia anche degli appartenenti alle classi più umili. Mai una parola alta, un alterco, una rissa. Ognuno è pieno di rispetto pel suo vicino. L'ingiuria verbale non esiste in Giappone: « stupido » è la parola più provocante che possa rivolgersi ad un altro uomo, ed è ritenuta un'offesa gravissima. In treno era curioso vedere che la maggior parte dei viaggiatori preferiva togliersi le scarpe accoccolandosi sui cuscini.

Intanto Campanelli con i suoi due bravi aiutanti lavorava con grande lena, destando l'ammirazione di quanti avevano agio di osservare la sua abilità non comune.

Molti ingegneri e tecnici vennero a visitare l'apparecchio, supponendo in esso qualche speciale segreto costruttivo, tale da permettere una così buona conservazione ed efficienza attraverso un percorso che, già fino allora, rappresentava poco meno del giro del mondo. Essi stentavano a credere che fosse un comune apparecchio di serie.

Io pertanto m'ero proposto di rientrare in Italia per il 4 novembre, in occasione della festa della Vittoria; ma, per quanto Campanelli lavorasse con grande energia, i giorni passavano, e di giorno in giorno occorreva sempre, per qualche piccolo nuovo lavoro, rinviare la prova definitiva del motore. Vedevo così sfumare il mio progetto.

L'ultima parte del viaggio da Tokio a Roma presentava maggiori coefficienti di successo rispetto alle precedenti. Oramai mi era facile telegrafare per avvisare del mio arrivo nelle varie tappe e predisporre quindi i rifornimenti, in modo che si potessero fare nella maniera più sollecita.

Alla fine di settembre finiva la stagione dei Monsoni dell'ovest e si iniziava un periodo di calme o di venti dall'est e dal nord-est, favorevoli specialmente per scendere lungo le coste della Cina, dove avevo in programma alcune traversate piuttosto lunghe. Era prevista una zona di piogge e di cattivo tempo nel Siam, superata la quale però avrei avuto buon tempo e venti deboli nella traversata del Nord India, e poi tempo generalmente buono fino al Mediterraneo; qui mi premeva di arrivare al più presto possibile, perchè nel novembre spesso il tempo vi è cattivo e i venti molto forti. C'era solo qualche incognita sul Golfo Persico, per i cicloni che di tanto in tanto imperversavano in quei paraggi. Un buon coefficiente per un viaggio rapido era il fatto che, andando verso ponente, guadagnavo sulla luce diurna giornalmente un periodo di tempo non disprezzabile. Inoltre si avvicinava la fase della luna piena, che mi dava la possibilità di finire all'occorrenza qualche tappa al chiarore lunare. Non potevo, naturalmente, prescindere dagli imprevisti che, difatti, poi ebbi, ma avevo tuttavia preparato un programma di viaggio, che si doveva compiere da Tokio a Roma in una quindicina di giorni. Gli imprevisti, come si vedrà, non mancarono, e mi fecero perdere cinque o sei giorni.

Alla vigilia della partenza mi arrivò da Shanghai un pacco postale contenente la macchina fotografica ed il mio apparecchio cinematografico che, per una falsa interpretazione delle disposizioni date a Manilla, mi vennero respinti a Tokio dal Console di Shanghai. Ciò mi mise in imbarazzo, perchè in Giappone era rigorosamente proibito di portare a bordo simili apparecchi. D'altra parte non volevo privarmene, desiderando prendere qualche fotografia al ritorno. Invece non potei far nulla perchè le lastre, deteriorate, andarono tutte perdute. I giapponesi questa volta mi permisero gentilmente di portare con me gli apparecchi in pacchi sigillati.

Il 15 Ottobre lasciai Tokio e mi trasferii definitivamente a Kasumigaura. I lavori erano quasi finiti, ma non si riuscì quel giorno a provare il motore, come era in programma.

Il 16 fu potuta eseguire a terra la prova del motore; quindi feci la prova in volo. Pioveva leggermente. Il nuovo motore andava benissimo. Dopo un'ora di volo discesi soddisfatto e feci preparare l'apparecchio per la partenza.

Quel giorno dall'Ammiraglio, che comandava la stazione di idrovolanti di Kasumigaura, mi fu consegnata la Commenda del Tesoro Sacro; a Campanelli offrirono un'altra decorazione dello stesso ordine: consegna solenne innanzi a tutti gli equipaggi di Kasumigaura schierati per l'appello. Onore che apprezzammo molto e di cui fummo molto fieri.

XV.

SULLA VIA DEL RITORNO

La mattina del 17 ottobre prometteva una giornata molto simile a quella della partenza da Sesto Calende: ciò ci rendeva ben tristi. Molte autorità vennero gentilmente a salutarci, imbacuccate nei loro impermeabili. Gradii anche molto il saluto del sindaco di Kasumigaura, che aveva sfidato senza obbligo alcuno, lo strapazzo di una levata mattiniera e di una passeggiata sotto la pioggia. Lasciai ai due militari, che mi avevano aiutato, tutte le disposizioni per il materiale di rispetto da spedire in Italia o lungo la rotta, e alle 6.25 mollai le cime, misi in moto e decollai.

Pioveva sempre.

In alcuni punti a malapena si distingueva la terra e dovevo quindi navigare molto basso. Alle 7.30 ero all'altezza di Capo Nojima Zaki, dove la pioggia addirittura torrenziale, unita a raffiche violente, mi fece considerare, se mi convenisse ammarare a ridosso di qualche punto della costa, per attendere condizioni più propizie. Ma ripensando agli incidenti di Tam-Sui, me ne astenni: la costa apparteneva ad una zona militare proibita, e non volevo iniziare il viaggio con un altro incidente diplomatico. Decisi di andare avanti finchè si poteva, fidando nel motore che ronzava in un modo perfetto. All'altezza dell'isola Oshima trovai vento da nord, ancora più forte, e mare agitato. Alle 8 finalmente la zona cattiva era superata: ed essendo il vento girato ad est, potevamo

avanzare molto di più. Andai avanti, così navigando, sopra un mare sempre burrascoso, e alle 9.30 ero in vista di Kushimoto.

Per il vento da est non potevo planare dove avevo planato la volta precedente; la forte risacca avrebbe reso impossibile il rifornimento e difficile anche la partenza.

Feci un paio di giri per studiare la posizione, malmenato da secchi « remous » e contrasti di vento, e finalmente planai a ponente della città, dall'altra parte della penisoletta, in perfetto ridosso. Fermai e detti fondo il più vicino possibile alla riva; e poichè il vento assai forte mi faceva dubitare che l'àncora potesse agguantarmi bene, inviai a mezzo di un battello una cima a terra di prua.

I curiosi, che si affollavano presso il posto dove avevo ammarato nel viaggio di andata, iniziarono una specie di maratona per venirmi a vedere. I più lesti di gambe che primi arrivarono, mentre io sopra un traballante battello scendevo a terra, mi chiesero il solito autografo e mi aiutarono in compenso ad imbarcare le latte di benzina. Un ufficiale di marina, che con grande cortesia le autorità giapponesi avevano inviato a Kushimoto a mia disposizione, aveva molto intelligentemente dislocato una parte della benzina dove io effettivamente discesi, prevedendo che fossi a ciò costretto dallo stato del mare.

Tutto andò bene. Mi fu mostrato il bollettino meteorologico di Kagoshima, che era buono; furono ispezionati i sigilli delle mie macchine fotografiche e rapidamente furono riempiti i serbatoi della benzina e dell'olio; alle 11.40 eravamo già pronti a riprendere il volo. Salutai i buoni amici venuti alla spiaggia che mi avevano assistito, e via di nuovo. Il decollaggio fu molto delicato, perchè il vento era impetuoso e non potevo distanziarmi molto dalla spiaggia a causa del mare. Dovetti eseguire perciò una leggera conversione sulla sinistra, mentre l'apparecchio era già sul « redan », e fare una virata molto brusca in volo per scansare gli alberi di un brigantino che obbligatoriamente dovevo sfiorare.

La navigazione da Kushimoto a Kagoshima fu migliore della precedente. Passai sopra densi ammassi nuvolosi, sui quali regnava un sole splendente. Ma al di sopra delle nuvole non potevo regolarmi circa la forza e la direzione del vento; verso le ore 13, appena

vidi terra, diminuii di quota e passai al di sotto, dirigendo per Kagoshima e percorrendo su terra gli ultimi 50 chilometri per seguire la rotta più breve, per quanto avessi potuto, in modo più sicuro, fare il giro della costa.

Lo spettacolo offertomi dal golfo di Kagoshima, che questa volta potei ammirare in tutta la sua bellezza, era veramente superbo. Il vulcano Sadowara fumigava lievemente ed il golfo era tutto una gloria di sole e di verdi coste.

Alle 14.40 planai nel solito posto e arenai l'apparecchio sulla spiaggia, dove ritrovai il sindaco e le vecchie conoscenze, fra cui il signor Into, un giapponese che molto ci aveva aiutati nel precedente passaggio; era grande amico del nostro paese, dove aveva viaggiato a lungo. Fu presto organizzato il rifornimento con l'aiuto di alcuni aviatori giapponesi appartenenti ai servizi civili.

Il nuovo motore ci dava motivo di essere molto soddisfatti. Le perdite d'olio erano minime, il funzionamento di tutti gli organi perfetto. Lo scafo dell'apparecchio, dopo la verniciatura eseguita a Tokio, non faceva più una goccia d'acqua, il che semplificava le nostre operazioni di partenza.

Quel giorno non mancò un tè alla casa di Into; ma mi recai presto all'albergo per studiare la rotta dell'indomani, non ancora ben precisata.

All'albergo ci fecero grandi feste; oramai eravamo due vecchi clienti. Quest'albergo di puro tipo giapponese aveva ospitato tutti gli aviatori venuti nel Giappone per le vie dell'aria.

La sera ebbi un bollettino del tempo abbastanza confortante. Feci gli ultimi telegrammi di saluto e di ringraziamento. Decisi di fare rotta diretta per Shanghai, saltando la tappa in Corea: erano circa 950 chilometri in pieno mare, ma il motore mi dava grande fiducia e sicurezza.

Quando la mattina seguente lasciammo l'albergo, era ancora buio; ciò nonostante gli aviatori giapponesi dei servizi civili erano anch'essi in piedi per vederci partire. Eravamo sinceramente commossi per le attenzioni di questa gente semplice e buona, che ci aveva dato un valido e così disinteressato aiuto nella nostra breve fermata.

Pur essendomi levato assai per tempo, non potei partire prima delle 7.20. Eseguii, come al solito in volo la verifica della bussola, servendomi di un allineamento a terra. Controllai subito, lasciando la costa, che il vento mi scarrocciava molto verso sud e corressi la rotta di circa 10° sulla destra.

Andando ancora avanti, dallo stato del mare e dalla deriva dell'apparecchio che potei calcolare ad occhio, navigando molto basso sull'acqua, mi accorsi che il vento da nord era ancora aumentato, e corressi decisamente la rotta di altri 20° sulla destra; ciò forse era un po' esagerato, ma mi conveniva in tutti i casi atterrare su Shanghai, dopo aver scartato piuttosto verso nord che verso sud, e ciò sia in relazione alla direzione del vento che alla conformazione della costa.

Più tardi, circa alle 10.20, il vento diminuì di molto, come mi avvidi dallo stato del mare, ed allora diminuii di circa 20° la correzione della bussola. Verso le 11 il vento era calato completamente, e rimisi allora in rotta esattamente per 270°, il che corrispondeva al controllo fatto sull'allineamento a terra prima di lasciare la costa. Alle 11.30 vidi una grande animazione di velieri e piroscafi sul mare.

Debbo qui dire che, quando dopo un lungo percorso su mare aperto riuscivo a trovarmi esattamente sull'obiettivo, ciò mi causava un'intima soddisfazione; la stessa soddisfazione dell'ufficiale di rotta, che riesce a condurre la sua nave brillantemente in porto dopo una lunga e difficile navigazione. Però mentre la nave, quando si trova in paraggi pericolosi, può fermare aspettando che sia meglio controllata la posizione, io invece non potevo che andare avanti, ed un qualunque errore, anche piccolo, di apprezzamento poteva segnare la fine del viaggio.

Quando dai miei calcoli presumevo di dover avvistare la costa di prua, aguzzavo lo sguardo.

— Ecco là — dicevo fra me — sulla sinistra, qualche cosa... E' la linea di costa. Come siamo scartati dalla rotta! Eppure la correzione della deriva era giusta. Qui bisogna fare bene attenzione!... Bestia! E' una nuvola!

Quei minuti che passavano, quando per la caligine o per altro la terra non compariva all'ora calcolata, mi sembravano eterni. In ultimo, per non stancarmi inutilmente nell'ansiosa ricerca, mi ero proposto di non guardare l'orizzonte fino a che dall'orologio non avessi capito d'essere da un pezzo passato entro il raggio di visibilità della terra. Così, quando improvvisamente questa mi appariva nei suoi nitidi contorni, provavo un piacere come per l'arrivo inaspettato di un'amica molto restìa e molto attesa.

Al giungere sulla terra cinese avevamo fatto uno fra i più lunghi tratti di mare, fuori vista di costa. Avevo dovuto correggere empiricamente la rotta e, se avessi sbagliato, dopo 900 chilometri di percorso mi sarei trovato in ben altro posto che non alla metropoli cinese.

Quando vidi i piroscafi sotto di me, sebbene non si scorgesse ancora la terra, ebbi la sensazione di essere a posto. Infatti poco dopo si scoprono all'orizzonte di prua le prime striscie azzurrastre, vaghe e indefinibili, della costa bassa e pianeggiante. A poco a poco prendono maggior consistenza, si comincia a distinguere un capo, poi un canale, poi un'isola. Non c'è dubbio: è il fiume Azzurro, è il Wangpoo. Più verso prua, sul lontano orizzonte, sono i mille comignoli fumiganti di Shanghai.

Alle 13.10 ero a Shanghai e, dopo aver fatto un giro sull'incrociatore della nostra Regia Marina, « Libia », ammarai presso la boa, che questa volta presi con molta circospezione, ricordando l'incidente del viaggio di andata.

Fummo ricevuti dal Console e dal Comandante del « Libia »; provvidi immediatamente al rifornimento della benzina e dell'olio, intendendo di partire la mattina seguente di buon'ora.

In quel giorno Shanghai era completamente assediata dalle truppe rivoluzionarie, e le comunicazioni della città col resto della Cina per via di terra erano tagliate. Parlai con varî elementi locali, volendo capire qualche cosa di quella situazione che appassionava l'opinione pubblica europea. Se non che i pareri erano discordi: c'era una sola cosa evidente: che nonostante l'assedio, la città era tranquilla. Vidi e capii che molto si era esagerato su quello che era avvenuto o che avveniva a Shanghai, perchè anche con la

città assediata e con le comunicazioni interrotte, si poteva benissimo ottenere dalle autorità di volta in volta il passaggio di qualche treno per Pekino, attraverso le linee delle truppe assedianti.

Quella sera dormii poco, perchè i miei amici della Colonia Italiana vollero mostrarmi la Shanghai notturna, che è inutile tentare di descrivere: oramai le grandi metropoli internazionali hanno per i nottambuli tutte lo stesso programma più o meno sviluppato: il modello è Parigi, le altre sono copie più o meno riuscite.

In realtà non andai a dormire prima delle tre, e alle quattro ero già in piedi.

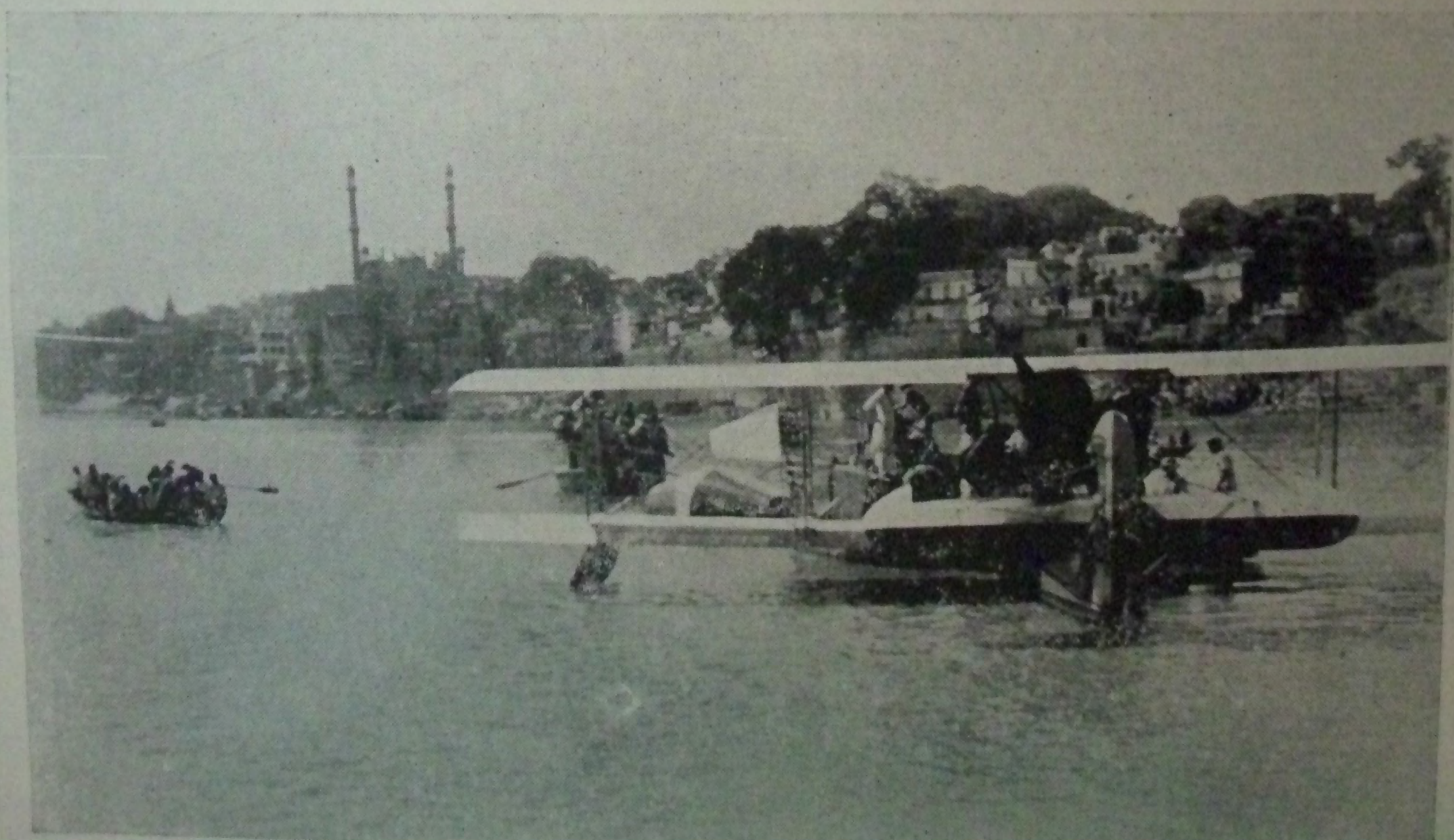
Salutato alla partenza dal Comandante del « Libia », dal Console e dai miei amici ancora in abito da sera, perchè non erano andati a dormire, mi recai a bordo, e alle 6.30 decollai. Vi era leggero vento da nord, nebbia e foschìa. Il tempo era calmo e coperto. Feci rotta su terra, senza seguire la costa, per fare più presto, tagliando quella specie di enorme arco convesso che la Cina forma con le sue coste di sud-est. In qualche momento, però, mi trovai in poco piacevole situazione, perchè passando sulle motangne, si navigava tra le nubi, in mezzo a « remous » molto violenti. Per buona sorte il vento era favorevole, e potei così ottenere una media di 180 chilometri all'ora.

Alle 11.30 ero su Amoy. Avevo telegrafato in precedenza che si tenessero i rifornimenti pronti e mi fosse segnalato con una bandiera il posto dove avrei dovuto scendere. Dovetti fare un paio di giri, poichè non era facile scorgere il segnale, nel porto gremito di piroscafi e di imbarcazioni d'ogni genere. Alle 11.35 ammarai dove mi era stato indicato, ormeggiai l'apparecchio alla boa e immediatamente iniziai il rifornimento, già pronto sopra un rimorchiatore. Nel frattempo mi recai a bordo di un motoscafo, ove era una allegra comitiva composta dal Console Inglese, dal « portmaster » e da altri signori che avevano organizzato un pick-nic sul golfo, attendendo il mio arrivo. Essi volevano che ci fermassimo assolutamente per la colazione, ma, se avessimo accettato, probabilmente non avremmo fatto più in tempo a ripartire per Hong Kong in modo da arrivare prima di notte. Del resto avevamo ri-

Bangkok: Il tempio dove è conservato il Budda di smeraldo

Calcutta: Tra la colonia italiana

Calcutta: Il « Victoria Memorial »

Calcutta, 28 ottobre 1925: Il banchetto offerto dalla Colonia italiana

Benares: L'apparecchio alla fonda nelle acque del Gange

Delhi: La zattera che porta i nostri rifornimenti

Bender Abbas: I curiosi sulla spiaggia

preso il solito regime: uova da bere prima di partire e uova sode in viaggio, innaffiate con un'ottima bottiglia di Porto. Si giungeva così in buone condizioni al pasto serale, che era per noi l'unico della giornata.

Alle 12.45 ero pronto e ripartii per Hong Kong. Il tempo era buono; il vento, come avevo previsto, veniva dall'est, e quindi mi era favorevole. Gradatamente presi quota fino a 1000 metri.

Nella rotta tra Amoy e Hong Kong trovai sul mare un numero stragrande di velieri e di giunche di ogni genere, ancora più che sulla costa tra Shanghai ed Amoy.

Dopo la solitudine in cui mi ero trovato in tante tappe precedenti, ero assai lieto di vedere quell'animazione sul mare. Però questa gioia era tormentata da una pulce, che mi avevano, come suol dirsi, messa in un orecchio, ripetendomi che non era difficile incontrarsi in barche di pirati e di predoni; e che, in caso di discesa forzata, occorreva stare guardinghi e sul chi vive. A buon conto avevamo una pistola.

Intanto col vento da est facevo una media di 175 chilometri all'ora, e così alle 15.40 arrivai su Hong Kong.

Feci un giro nella rada e ammarai presso una imbarcazione, attiratovi dalla bandiera indicatrice.

Nel porto di Hong Kong c'era l'*Hermes*, nave portaeroplani della Marina Britannica, la quale appunto aveva inviato per il mio ormeggio un'imbarcazione con bandiera, dove stavano un ufficiale e il nostro Console Generale. Misi senz'altro mano al rifornimento, per ripartire la mattina dopo al più presto. Si lavorò così fino alle ore 18, e quindi finalmente ci potemmo recare in città; ma dovemmo fare ancora un'ora di navigazione a bordo di un rimorchiatore.

In città conoscemmo i pochi Italiani colà residenti; non mi riuscì di andare a dormire prima delle 11. Così in due giorni e mezzo avevo fatto 3600 chilometri, dormendo in totale solo sei ore; pure non mi sentivo molto stanco, e d'altra parte avevo una grande smania di correre per approfittare delle condizioni favorevoli del tempo.

Quella sera mi raccontarono durante il pranzo che, a differenza di Shanghai, di cui tanto si occupava l'opinione pubblica mondiale, la situazione era invece veramente delicata a Hong Kong, dove esisteva un forte movimento diretto contro gli stranieri, movimento in certo modo preoccupante, data la grande quantità di Cinesi che sono nella città, e che tendeva praticamente al boicottaggio del porto commerciale, cercando invece di dirigere ed attirare tutto il commercio verso Canton. E infatti nel periodo precedente al mio arrivo si erano deplorati nell'ambiente commerciale di Hong Kong molti disastri e molti fallimenti. Sembra che a questo movimento non fossero estranei emissari bolscevichi inviati dalla Russia.

Mi dissero anche che avevo rischiato di non trovar nulla di pronto al mio arrivo, perchè le autorità non avevano dato eccessivo peso alle richieste del Console, credendo che la data da lui indicata come quella del mio arrivo fosse frutto di eccessivo zelo ed inesperienza nelle cose aviatorie; non ritenevano possibile ch'io potessi venire da Tokio in due giorni.

La città di Victoria (Hong Kong), dove passammo la notte, aveva un'aria molto triste con le sue case ricoperte di una patina scura, dovuta al forte umido e all'esposizione a tramontana.

La mattina, per essere alle 7 a bordo del mio apparecchio, mi dovetti mettere in moto alle ore 4. Almeno quella notte avevo potuto dormire per cinque ore!

Arrivati a bordo, ci aspettava una sgradevole sorpresa: trovammo, nonostante la sorveglianza notturna, il bordo di attacco dell'ala destra sfondato in due punti, e la tela bucata in cinque punti diversi. Figuriamoci che cosa sarebbe successo se la polizia non avesse sorvegliato l'apparecchio!

Si trattava evidentemente di un battello che, scarrocciato dalla corrente, doveva essere andato a battere contro l'ala e poi sotto di essa, durante la notte. Campanelli riparò alla meglio la tela dell'ala destra mediante alcune toppe, e il bordo di attacco con alcune striscie pure di tela. Ma ciò fece sì che non potei decollare prima delle 8.20; e così in quel giorno dovetti limitarmi a fare una sola tappa invece delle due in programma.

Prima di mettere in rotta, passai sulla città, che aveva le sue case scaglionate sul pendìo del colle a successive terrazze declinanti verso il mare. Trovandomi io ad una ventina di metri sui tetti, vedevo le strade, dove appena il movimento cominciava, talmente strette che sembravano dall'alto come dei solchi profondi. L'aspetto dell'insieme era ben poco gaio.

Navigai per un po' tra le nuvole. Poi cominciò un leggero vento da nord-est, che spazzò il cielo e lo schiarì. Alle 10.45 ero sulla penisola di Leiciau, che attraversai alla bussola, perchè non avevo le carte relative. La traversata durò circa tre quarti d'ora. Avvicinandomi ad Haiphong, fui colpito dallo strano spettacolo che offriva la costa nei paraggi della baia di Along: migliaia e migliaia di isole, rocce, scogli e scoglietti disseminati capricciosamente nel mare come detriti di terra gettati da un immenso crogiuolo.

Alle 13 presi acqua a Haiphong, presso lo scivolo di un antico idroscalo. Appena giunti, mettemmo l'orologio indietro di circa un'ora per uniformarci al tempo locale.

Ora, andando verso ovest, era un vero piacere di guadagnare all'arrivo qualche volta mezz'ora e qualche altra un'ora; ciò rappresentava un vantaggio prezioso, perchè aumentava il tempo disponibile per i nostri lavori alla luce diurna. Nella rotta di andata, verso levante, avevamo esperimentato a nostre spese come era noioso invece il contrario!

Ricevemmo molte liete e cordiali accoglienze da varie personalità di Haiphong e dagli ufficiali francesi dell'aviazione. Era pronta una ricca colazione e, contrariamente alle nostre consuetudini, ci assidemmo quella volta ad una mensa copiosamente imbandita, per vendicarci di varî digiuni forzati.

XVI.

NELL'INDOCINA

Nel pomeriggio che ebbi disponibile ad Haiphong andai a visitare il Governatore del Tonchino, nella residenza di Hanoi, la capitale, a circa un'ora di automobile.

Mi accompagnò un ufficiale dell'aviazione francese, dal quale seppi che nella regione erano molto sviluppati i servizi aerei, e, cosa importantissima, erano molto bene organizzati i servizi di terra, sia per gli idrovolanti che per gli aeroplani, con posti di rifornimento, segnalazioni, servizi meteorologici e non pochi hangars.

La grande abbondanza di corsi d'acqua dovunque rende l'impiego degli idrovolanti estremamente facile e sicuro, fino nelle regioni più interne, mentre le pioggie dirotte e le inondazioni rendono spesso malsicuri gli atterraggi degli apparecchi terrestri anche nei campi organizzati.

Eravamo ancora nella stagione delle pioggie, che finiscono in novembre. Aveva piovuto il giorno precedente al mio arrivo; piovve in quel giorno e per quello seguente, i pronostici erano altrettanto cattivi.

Ad Hanoi fui ricevuto dal Governatore, il quale mi accolse con la cordialità e la signorilità caratteristiche dei gentiluomini francesi; mi consegnò la commenda del Dragone Verde, ed un'altra decorazione per Campanelli. Quella sera il Comandante dell'Aviazione riunì ad un simpatico banchetto tutti gli ufficiali aviatori, che così ebbi modo di conoscere.

Si discusse di questioni aeronautiche e mi parlarono della vita del paese, dove sarebbe stato interessante poter fare una sosta; ma il cammino che mi attendeva era ancora lungo. Il clima, specialmente nella stagione estiva, era così snervante da impedire agli Europei ogni proficuo lavoro nelle ore diurne. Per un appassionato cacciatore quella regione può essere una vera cuccagna. Si trovano facilmente all'interno delle tigri, rispettate dagli indigeni perchè le ritengono bestie sacre e propizie; tanto che in alcuni villaggi mettono un cartello sulla palizzata del recinto, recante nè più nè meno che un appello alle tigri per invitarle a fare una visita nell'abitato: tanto, per una vittima o due si avrebbe in compenso la felicità di tutto il villaggio. Meno male che le tigri non sanno leggere!

Il giorno seguente, 21, conforme ai pronostici, il tempo era cattivo. Densi strati di nuvole verso sud, e pioggia. Anche le previsioni e le notizie del tempo, dall'interno, erano poco buone. Debbo notare che io potevo scegliere due rotte per andare a Bangkok: una, quasi diretta, attraversava il massiccio motagnoso Annamitico che corre parallelamente alla costa con altezze variabili tra i 1000 e i 2700 metri; doppiato il massiccio, la rotta passava in vista del fiume Me Kong, in direzione est-ovest, e quindi sul Me-Nam, seguendo questo fiume in direzione Nord-sud sino all'arrivo a Bangkok. Data la lunghezza di questo itinerario avevo inviato un rifornimento a Vientiane, sul Me Kong, circa a metà strada. Una seconda rotta era lungo la costa con tappe a Tourane e Saigon, molto più lunga ma più sicura in qualunque condizione di tempo. La prima era pericolosa appunto per il contrafforte dei Monti Annamitici, che occorreva valicare e che in generale era sempre coperto di nubi.

Alle 6.10 lasciai gli ormeggi, il che non fu facile per il vento e la corrente; e neppure fu facile il decollaggio, essendo il vento al traverso del fiume che era alquanto ingombro; dovetti così descrivere un'ampia S sul « redan » prima di essere in volo. Rischiai perfino ad un certo momento di rompere un'ala contro terra. Alle 6.15 ero in aria.

— Anche questa è andata bene — pensai.

Seguii la costa fino a Vinh, sempre sotto la pioggia, e da Vinh feci rotta all'interno, seguendo il corso del fiume. A mano a mano che progredivo, la pioggia diventava sempre più fitta, ed ero costretto a navigare molto basso per non perdere di vista la terra e seguire tutte le anse del fiume, poichè le nuvole scendevano fino a 200, 100 e in alcuni punti fino a soli 50 metri dal suolo.

Alle 8.30 ero sullo spartiacque, al valico chiamato Keo Neua. Il fiume, sul quale avevo volato fino allora, era diventato un misero torrentello, che a malapena si distingueva dall'alto in una vallata profonda e scoscesa come un burrone. Mi trovavo proprio sulle sorgenti, in un magnifico paesaggio dirupato; vagolai per una diecina di minuti, sperando che mi si presentasse qualche spiraglio nelle nuvole, per passare dall'altra parte dello spartiacque: ma invano. La pioggia aumentava e gli ammassi nuvolosi si stendevano a perdita d'occhio, coprendo sotto la loro cappa ovattata le nere montagne rivestite di fitte foreste. Andai per un po' di tempo su e giù in una specie di galleria, le cui pareti erano formate dalle montagne ed il soffitto dalle nuvole. In basso, rocce oscure, che la pioggia rendeva ancora più nere, e sulle quali si vedeva biancheggiare appena appena la spuma dell'acqua che correva giù a salti e cascatelle. Verso ponente il cammino era poi sbarrato da un sipario di nembi, che pareva mi irridessero, dicendo:

— È inutile che tu perda tempo: di qui non si passa.

Malinconicamente invertii la rotta, rifeci il corso del fiume fin quasi alla foce, e continuai a seguire la costa verso sud, poco soddisfatto del cambiamento di programma, che mi allungava notevolmente la rotta e mi portava verso regioni ancora più calde.

Il tentativo di passaggio per la rotta interna mi era costato circa un'ora e mezzo di inutile cammino, ma valeva la pena di averlo tentato. L'acqua mi seguì sulla costa fino a Capo Lai. Poi cessò alquanto ed il tempo si schiarì un po'. Alle 11.15 ero su Tourane, ridente in una giornata magnifica.

Plano nel canale presso la città; diamo poi mano senz'altro al rifornimento. Il Residente e la popolazione ci fecero le più vive insistenze perchè restassimo una notte a Tourane.

— Rimanete questa sera. Abbiamo organizzato un ballo per voi.

— Vedrete che belle ragazze!

— Sentirete che musica!

— Sarete alloggiati nella casa del Governatore, che ha dei magnifici letti.

— Qui la notte abbiamo una temperatura dolcissima, deliziosa.

Durai fatica a non farmi commuovere da tutto quel ben di Dio che mi veniva promesso: il vero paradiso di Maometto. Mi limitavo invariabilmente a rispondere:

— Grazie. Ben volentieri. Ma non posso.

Era veramente spiacevole non poter fare onore alle gentili insistenze di quella simpatica gente, cui non pareva vero di avere un oggetto di distrazione nella tranquilla monotonia delle tepide giornate di ottobre. Confesso che il posto mi piaceva, ed infine la mia volontà di rifiutare si era indebolita alquanto, riducendosi a ripetere solo macchinalmente la stessa frase in tono un po' minore.

Anche macchinalmente mi misi la cuffia, salutai e me n'andai, resistendo alla tentazione di rimanere almeno un pomeriggio in quel luogo così ameno.

E fu così che senza quasi accorgermene mi trovai alle 13 di nuovo in aria, in rotta per Saigon.

Era un po' tardi per arrivare a Saigon alla luce diurna, e dovetti riflettere sull'eventualità di planare in un posto della costa prima di essere sorpreso dall'oscurità crescente; ma poi decisi di tagliare su terra per la rotta più breve, in modo da guadagnare cammino. Nell'ultimo tratto aumentai anche i giri del motore. Sull'imbrunire, passate alcune collinette, ero quasi in vista di Saigon; dico quasi in vista, perchè su Saigon imperversava un temporale, che impediva di distinguere bene la città; tuttavia si scorgevano i lumi delle strade e delle case, già accesi, per la notte che calava. Alle 18 ero sul fiume, proprio sul centro della città: in quel momento spioveva. Feci un paio di giri, a poca distanza dall'acqua, sulla linea che mi pareva buona per l'ammaraggio, per cercare di vedere tra i riflessi dei fanali accesi se non vi fossero boe od altri ostacoli, poi venni giù perdendo quota gradatamente con un po' di motore, perchè l'acqua non si distingueva più.

Scivolai così dolcemente sull'acqua e detti fondo all'àncora. Subito dopo si accese un proiettore della nave stazionaria della marina da guerra francese, e venne una barca a prenderci a rimorchio per portarci alla boa, preparata per il nostro ormeggio. Tutto questo avvenne sotto la pioggia, perchè, non appena toccammo acqua, ricominciarono i rovesci. Avevo percorso in quel giorno da Haiphong a Saigon 1500 chilometri e volato circa dieci ore e mezzo.

Rassettato il motore e copertolo con le cappe per ripararlo dalla pioggia, ci recammo a terra, dove le autorità ci offrirono dello Champagne.

La mattina dopo l'apparecchio fu rifornito di tanta benzina, quanto era sufficiente per raggiungere Bangkok e non oltre, poichè prevedevo che, dato il tempo molto caldo e afoso, il decollaggio sarebbe stato difficile. Infatti alle 10 tutto era pronto, ma feci ben due tentativi infruttuosi di decollaggio. La benzina era sempre soverchia, e ne scaricai ancora un po'. Ogni tentativo di decollaggio ci costava più di un'ora di lavoro per dar fondo e per ricuperare successivamente l'àncora; era questa un'operazione non davvero facile causa la forte corrente.

Il terzo tentativo di decollaggio avvenne alle 12.40, e finalmente riuscì. Data l'ora avanzata, decisi di andare a Bangkok con rotta diretta, il che richiedeva un volo di oltre 400 chilometri sopra terra, dei quali 300, tutti in zona montuosa e coperta di foreste raramente calcate da piede umano.

Alle 15 ero sopra queste montagne, e mi trovai fra temporali e forti scariche elettriche. Ero in una posizione poco allegra, anche perchè uno dei magneti cominciava a non funzionare bene, probabilmente per la troppa umidità. Sotto avevo le foreste tropicali, che si stendevano a perdita d'occhio sui picchi e le vallate; a destra e a sinistra vivaci folgori solcavano il cielo e improvvisi fulmini fendevano la plumbea cortina delle nuvole. Passai veramente un brutto quarto d'ora. In certi momenti, presumendo di non poter più andare avanti, pensai quasi di andarmi a rifugiare nel Grand Lac, che sapevo essere a circa un'ora di volo più a nord-est; ma avrei allora perduto molti giorni in attesa di avere là i rifornimenti per raggiungere Bangkok.

Il dubbio mi agitava: da una parte la certezza di salvare l'apparecchio congiunta a quella di un forte ritardo; dall'altro la possibilità di perdersi, ma anche la speranza di riuscire a passare e di continuare rapidamente il viaggio.

Finalmente attraverso le nuvole e la pioggia potei vedere ad un tratto il contorno deciso della costa. Mi sembrò di toccare il cielo col dito.

Demmo allora fondo ad un avanzo di bottiglia di Porto per festeggiare l'avvenimento. A pochi chilometri dalla costa mi trovai sul mare calmo, con un tempo magnifico, sotto un cielo limpidissimo pieno di sole; in queste condizioni feci gli ultimi 200 chilometri di percorso. Giunsi a Tachim che annottava, e planai presso il motoscafo del Ministro d'Italia, che ci attendeva incrociando alla foce del fiume.

La principale caratteristica di Tachim (me ne accorsi subito, appena fermato il motore) era quella di essere il luogo di convegno delle peggiori zanzare, tafani e moscerini del mondo. L'apparecchio, mentre a rimorchio del motoscafo del Ministro andava verso il posto di ormeggio, ne era stato già completamente invaso.

A terra ebbe luogo una breve cerimonia di saluto da parte del R. Ministro d'Italia, della Colonia Italiana e del Governatore di Tachim, e poi, sempre sotto l'orribile tortura dei morsi senza tregua di quegli insetti, ci imbarcammo sopra un trenino a scartamento, velocità e comfort ridotti, che ci condusse a Bangkok.

Avevo planato a Tachim, largo estuario distante circa 40 chilometri da Bangkok, perchè così mi era stato prescritto dalle Autorità Siamesi. Avevo inutilmente domandato di planare sul Me Nam, in Bangkok, dove sarebbe stato più agevole, per la vicina presenza della città, fare i rifornimenti e gli eventuali piccoli lavori e verifiche. Ma non ho mai capito perchè le Autorità Siamesi non abbiano voluto che il mio idrovolante planasse a Bangkok; probabilmente non lo sapevano neppure loro. Alle insistenze del nostro Ministro fu risposto solo che Tachim era il posto stabilito per l'idroscalo.

Probabilmente i Siamesi temevano che per il mio ammaraggio occorresse interrompere il traffico sul fiume o ne venissero altri di-

sturbi; a me invece occorreva soltanto che nessuno si occupasse di me.

Invero, non ostante la distanza di Tachim da Bangkok sia di soli 40 chilometri, occorrono ben due ore per comunicare fra le due località, poichè non esistono strade e l'unico mezzo di comunicazione è quel trenino su cui ci eravamo imbarcati.

Il Ministro d'Italia, comm. Amadori, mi offerse amabilmente ospitalità nella sua bella residenza.

Data l'ubicazione poco comoda di Tachim, che aumentava il tempo necessario per qualsiasi operazione, occorreva fermarsi un giorno per i rifornimenti e per una verifica al motore. E mi fermai di buon grado, anche per cedere alle cortesi insistenze della Colionia Italiana. In quel giorno di sosta ci recammo a visitare i templi di Bangkok. Essi sono di una strana, caratteristica architettura, tutta a cuspidi e guglie, merlettate a rilievi e mosaici. Alle loro porte e lungo le loro mura sono schierati orribili e grotteschi mostri, così fatti per incutere timore ai fedeli. Secondo i principî religiosi dei Siamesi la dività è tremenda con tutti gli uomini; per placarla bisogna pregare e farle dei sacrifizi. Vedemmo in un tempio il famoso Budda di smeraldo, che aveva l'altezza di circa mezzo metro. A dire il vero, questo Budda non mi entusiasmò molto, tanto più che anche guardato con un binoccolo (era sopra un altare e molto in alto, fuori... portata di mano) sembrava più di malachite che di smeraldo.

Visitai le Autorità Siamesi, fra cui il Capo di Stato maggiore, parente stretto del Re, quello che aveva avuto la felice idea di farmi ammarare a Tachim. Tutti possedevano ville molto belle, in magnifici parchi e giardini; poichè il Sovrano, per abitudine, regalava ville o palazzi ai dignitari di corte suoi beniamini. Vidi un palazzo ancora in costruzione, in stile veneziano, ricco di marmi colorati assai rari, che il Re faceva innalzare per un suo favorito. Si calcolava che sarebbe costato una diecina di milioni di lire italiane. Date queste prodighe abitudini, pare che la Real Casa ·ia carica di debiti, non ostante la pingue lista civile.

Andammo anche a vedere i famosi elefanti bianchi usati per i cortei reali. Di bianco però essi non avevano che una specie di

macchia sulla fronte, tendente più al grigio sporco, molto sporco, che non al bianco. Per quanto reali e delle reali scuderie, i detti elefanti erano stati specialmente addomesticati a prendere l'obolo dei visitatori con la tromba della proboscide, e a farlo graziosamente cadere nelle tasche del proprio famiglio.

Da quanto vidi potei argomentare che il Siam faceva visibili sforzi per assimilare la civiltà occidentale ed organizzare la vita secondo le leggi e le consuetudini più moderne del progresso umano. Avveniva così un brusco salto, in alcuni campi, da uno stato di barbarie e di abbandono quasi selvaggio, alla vita più moderna ed attiva, con l'adozione dei più progrediti sistemi e ritrovati della scienza e dell'industria: non c'era trapasso per stadî intermedî. Per esempio, alcuni paesi erano riuniti da linee ferroviarie, sorte prima ancora che si pensasse a costruire una strada.

L'aviazione era già notevolmente sviluppata, e tre linee aeree postali funzionavano in pieno, fra paesi che non avevano altre comunicazioni tra di loro che zattere fluviali o sentieri quasi impraticabili attraverso le fittissime foreste tropicali.

Esistevano già scuole di pilotaggio con istruttori siamesi e una officina di costruzione e riparazione di apparecchi. L'aerodromo di Don Muang, presso Bangkok, era il principale centro aereo dove avevano sede la direzione, la scuola e l'officina; ma non potei visitarlo, causa il poco tempo disponibile.

Il 24 mattina, accompagnato dal Ministro e da quasi tutta la Colonia Italiana, mi recai molto per tempo a Tachim sul solito trenino e con la solita tortura delle zanzare.

C'imbarcammo subito a bordo del nostro idrovolante.

Molti saluti ed auguri e grande sventolìo di fazzoletti da terra. Due tentativi di decollaggio non riescono. Dopo ogni tentativo, gran perdita di tempo per raffreddare il motore. Al terzo tentativo decollo. Ma sono obbligato a scendere immediatamente a causa di un magnete che non va. Naturalmente non si parla più di partire: dolore e delusione dei buoni amici, che ci avevano accompagnati fin là, sfidando il caldo e, peggio ancora, le zanzare. Malinconicamente riportammo le valigie a terra.

Era una delle operazioni più penose del nostro viaggio, nei periodi in cui si faceva una tappa o due al giorno, quella di estrarre, aprire, disfare, rifare, richiudere e rimettere le valigie a bordo. Dopo un po' di tempo le serrature, per l'acqua e la ruggine, non chiudevano più, le cerniere si sgangheravano, le maniglie si staccavano, e spesso qualcuno dei nostri indumenti andava a finire in acqua. Una volta, in Australia, una graziosa ragazza si presentò con un battello poco prima che noi salpassimo, consegnandomi nientemeno che una scarpa uscita da una delle valigie sventrate. Spesso, poi, qualche perdita o infiltrazione di olio dal serbatoio soprastante produceva dei disastri irreparabili nel nostro corredo personale.

Quando l'ingrata cerimonia, diremo così, delle valigie fu quella mattina compiuta e quando ci fummo liberati del nostro vestiario di volo che, per quanto ridotto, data l'afa e l'umido, ci costringeva a traspirare enormemente, ci mettemmo attorno all'apparecchio per ormeggiarlo in maniera che fosse facile lavorare e che si potesse provare il motore da fermo. Fortunatamente si potè trovare una buona posizione atta allo scopo.

Si smontarono i magneti e si trovarono umidi e pieni di ruggine. Probabilmente si erano ridotti in tali condizioni durante il viaggio in piroscafo fino a Tokio.

Si cercò di asciugarli sopra una stufa improvvisata, e furono poi rimessi a posto. Si provò e riprovò il motore senza che la situazione migliorasse. Così tra varî tentativi passò tutta la giornata. La mattina seguente portai io stesso i magneti a Bangkok per farli asciugare in una apposita stufa che esisteva presso le officine dei trams elettrici e per verificare al galvanometro lo stato di isolamento dei contatti. Come avevo sospettato, potei controllare al galvanometro che due conduttori dei portacontatti del magnete destro erano in corto circuito fra di loro.

L'inconveniente fu presto abilmente rimediato nella stessa officina, e la sera del giorno successivo il motore era nuovamente pronto; ma, per l'ora tarda e la stanchezza (non era veramente un piacere lavorare sotto quel sole ardente e spietato), non si potè fare la prova in moto.

Campanelli provò a lavorare fino dopo il tramonto del sole, per mezzo di alcune lampade elettriche volanti. Ma queste attiravano tanti di quegli insetti così avidamente voraci di carni umane, che non era possibile sotto quel martirio fare più alcun lavoro proficuo.

Il mattino del 27, finalmente, si provò il motore, che risultò finalmente in ordine. Preparando le valigie, ebbi la bella sorpresa di trovarci dentro due topi che si contendevano alcuni miei indumenti.

Alle 10.30 ero in moto. Questa volta tutto andò bene. Non vi erano spettatori, tranne due o tre connazionali che ci avevano fino allora generosamente assistiti nel nostro lavoro, abbandonando le loro occupazioni giornaliere, ansiosi di vederci riprendere felicemente il volo. Dopo un giro di prova, che mi soddisfece, cominciai a seguire il corso del Me Kong, aumentando gradatamente la quota a 2000 metri, necessari per attraversare le montagne del Tenasserim.

Per andare a Rangoon avrei potuto scendere prima verso sud in modo da attraversare la Penisola di Malacca là dove era più stretta, mentre così occorreva fare circa 400 chilometri sopra terra. Ma il tempo era buono, rugato da poche nuvole, e qua e là io potevo seguire qualche corso d'acqua.

Alle 12.30 spuntai sulla costa del Golfo di Martaban, all'altezza di Tavoy, nostra vecchia conoscenza. Era il primo porto dell'itinerario di andata che rivedevo nella rotta del ritorno. Mi abbassai un poco per salutare la città, che mi ricordava una dura giornata di lavoro, e ripensai al tanto cammino che avevo fatto fino ad allora. Avevamo già sorpassati i 43.000 chilometri, che corrispondevano al percorso compiuto dagli aviatori americani nel loro giro intorno al mondo, e quindi potevo dire di aver già battuto il record mondiale della distanza. Mi rimanevano però ancora da percorrere circa 12.000 chilometri per arrivare a casa.

Oltrepassata la costa, feci rotta direttamente alla bussola per Rangoon. Il mare era placido e il cielo sereno. Ne approfittammo per porre mano alle nostre provviste di viaggio che consistevano, come al solito, in uova e baname. Ad ogni falsa partenza da Tachim, i nostri gentili ospiti ci avevano preparato nuove provviste

fresche, poichè nulla durava più di poche ore, data la feroce canicola. Partendo, però, avevamo commesso solo un piccolo errore: quello di imbarcare le provviste più vecchie, credendole le più fresche. Non ridico la nostra disillusione al poco piacevole profumo che si sparse all'interno dell'apparecchio quando aprimmo il pacco!

Giunsi a Rangoon alle 14.35 scendendo presso l'idroscalo di Monkey Point, dove rividi le vecchie conoscenze, tra cui il comandante Camp e il Console Onorario d'Italia: era stato anche questi vittima dei nostri incidenti di Bangkok, che lo avevano costretto a recarsi ripetute volte all'idroscalo, credendo sempre di vederci arrivare da un momento all'altro.

Poichè prevedevo che il telegramma della mia partenza da Bangkok potesse arrivare dopo di me, prima di ammarare feci un giro sulla città, passando sopra la casa del Console, in modo che egli fosse avvisato del mio arrivo. Ed infatti egli era a casa e corse subito all'idroscalo. Ebbe grande piacere di rivedermi dopo tanto tempo, anche perchè, come ebbe a confessarmi, non era perfettamente convinto che io potessi ripassare per Rangoon in piena efficienza.

Quella sera a pranzo in casa sua, mentre io narravo il mio viaggio e facevo le lodi del mio apparecchio che aveva volato per tanto tempo senza alcun ricambio importante, egli mi interruppe dicendo:

— Eh!... lo so bene! L'altra volta avevo messo la mia firma sulle ali.

— ... l'avete dunque ritrovata?

— Sì, e chiedo scusa della mia incredulità di allora.

— Non c'è di che: non me ne ero neppure accorto!

A Rangoon mi fornii di un buon copricapo a fungo perchè faceva molto caldo, e i raggi del sole hanno colà un potere malefico sul cervello: sono frequentissimi i casi di insolazione.

Per poter partire presto la mattina seguente, passai la notte all'idroscalo, gentilmente ospitato dal comandante Camp.

Cominciammo con piacere a rispedire in Italia il materiale di rispetto che avevo sparso qua e là e che non mi era servito. Fino

ad allora uno dei miei incubi era stato quello di muovere questi materiali da una città all'altra durante il mio viaggio, in modo da averli sempre a portata di mano per qualunque evenienza. La cosa spesso non era facile combinarsi, e mi ero dovuto scervellare sugli orari dei piroscafi per tentare di risolvere dei problemi spesso insolubili. Negli ultimi tempi avevo fatto convergere tutto quel poco di roba che avevo sui varî posti dell'itinerario di ritorno, e quindi ora venivo a trovarmi con scorte più fitte. Senonchè il tempo era passato e molta roba era andata a male: per esempio a Rangoon un'elica era stata nel magazzino mezzo mangiata dalle formiche bianche che l'avevano resa inservibile. L'umidità e la muffa facevano il resto.

Il mercoledì 28 di buon tempo andammo a bordo. Alle 6.40 misi in moto: ebbi qualche difficoltà a decollare causa la oleosa calma delle acque e l'assenza assoluta di vento.

Forse chi legge ne avrà abbastanza dei miei decollaggi ed ammaraggi. Immaginarsi io! Ma bisogna notare che la difficoltà del mio viaggio era tutta lì, dato il carico dell'apparecchio, portato al limite. Quando un giorno tutti i porti saranno provvisti di quel po' di materiale necessario per aiutare gli idrovolanti di passaggio e di un buon competente che diriga il servizio, un giro del genere di quello da me fatto sarà una gita di piacere.

Alle 6.45 feci rotta. Tagliai diritto per ovest-nord-ovest sulla terra, e dopo un'ora e mezzo, raggiunto il Golfo del Bengala, proseguii lungo la costa per Akyab.

Tempo sereno e placido. Alle 10.30, dopo una navigazione pacifica quanto mai, planai ad Akyab nell'estuario a nord del paese, nel luogo dov'ero restato ormeggiato nella notte, quando ero venuto giù per l'Australia.

Tutto era pronto per il rifornimento, cui provvedemmo con grande rapidità. Declinai l'invito ad una colazione che molto gentilmente mi era offerta dal Governatore venuto sul posto, per assistere al mio arrivo, col suo yacht. Una piccola comitiva di signore aveva profittato dell'occasione per una allegra gita.

Alle 12 precise ero di nuovo in volo. Passai attraverso qualche temporale, ma poi sul mare trovai calma, e alla bussola feci rotta

Bushire: I curiosi si tuffano in acqua
per venire incontro all'apparecchio

Bushire: Il rifornimento

Taranto: L'arrivo

Taranto: Lo sbarco

L'apparecchio sul cielo di Napoli

Napoli: La Duchessa d'Aosta e le autorità in attesa dell'arrivo dell'apparecchio

per le foci del Gange. Navigai due ore sul mare senza avvistare nè un piroscafo nè a vela. Alle ore 15 ero sul delta del Gange, di cui tagliai gli innumerevoli rami ad una quota di circa 1000 metri. Avvicinandomi a Calcutta trovai con sorpresa il cielo invaso da un'infinità di corvi e falchi, che mi diedero non poca preoccupazione, perchè si avvicinavano storditamente all'apparecchio; dovetti due o tre volte manovrare per scansarli e con tutto ciò per poco non avemmo una collisione con qualcuno di essi. Molti volteggiavano senza accorgersi dell'apparecchio, e quando se lo vedevano addosso, avevano come un sussulto: due o tre rapidi battiti di ala e via. Sulle case di Calcutta, mentre mi abbassavo per ammarare, i falchi erano ancora più fitti: io ero tutt'occhi. Alle 15.40 finalmente planai a Bally al mio solito posto, ripigliando la solita boa. Vennero il solito rimorchiatore e il solito motoscafo e tutto era pronto al solito.

XVII.

LUNGO I FIUMI SACRI DELL'INDIA

Secondo quanto avevo predisposto, avrei dovuto trovare a Calcutta tutte le informazioni relative alle rotte da seguire nell'Alta India, ed ai prestabiliti punti di tappa. Era interessante per me sapere se avrei potuto trovare acqua sufficiente e condizioni favorevoli per l'ammaraggio dell'apparecchio. Il Console, d'accordo con le autorità inglesi, aveva preparato in modo perfetto tutto il materiale che mi occorreva, e il Comando dell'Aeronautica inglese con somma cortesia aveva disposto che a Benares, a Delhi e a Bahawalpur venissero preparate nel fiume le boe di ormeggio nonchè i segnali per indicare lo specchio d'acqua preferibile per l'ammaraggio.

Vi era stata qualche difficoltà per ottenere il permesso di far tappa a Bahawalpur, perchè tale zona era considerata proibita, non per ragioni militari o politiche, ma per rispetto alle usanze degli indigeni, che non amavano dall'alto si vedessero le loro case. Mi affrettai ad assicurare che non avevo nessuna intenzione di volare sopra la città di Bahawalpur, tanto più che essa distava circa tre chilometri dal fiume e si trovava quindi scartata dalla mia rotta.

Le notizie che ebbi erano abbastanza soddisfacenti. Solo a Delhi sembrava che vi fosse scarsità d'acqua, per cui si prevedeva, se non difficile, almeno delicato il decollaggio con pieno carico.

Ricevemmo quella sera a Calcutta molte feste dalla Colonia Italiana, che ci offrì un banchetto con relativo ballo; andammo così a dormire assai tardi, contrariamente a quanto desideravo.

Il mattino dopo, 29 ottobre, alle 4, eravamo in piedi. Alle 6.30 eravamo a bordo, e alle 7 l'apparecchio era in moto. Il decollaggio mi fu agevolato dalle onde, smosse da un rimorchiatore che si trovava a passare, e delle quali trassi subito profitto.

Vi era molta nebbia, prodotta dal fumo degli opifici: fumo che per la mancanza di vento restava basso sulla città nelle ore della mattina. Ma appena lontano da essa, il tempo mi apparve chiaro e sereno. C'era solo un leggero vento da est. Presi gradatamente quota a 900 metri, ed ebbi una navigazione calma fin quasi verso le 11. A tale ora, invece, cominciarono violenti « remous »: il vento era girato a nord-est e mi ostacolava non poco. Il corso del Gange era alquanto tortuoso, ma io cercavo di economizzare il percorso, tagliando il più possibile le anse del fiume. In esso non vi era, come mi avevano fatto temere, eccessiva corrente, e quasi dovunque l'ammaraggio appariva possibile, se non facile. Lungo il fiume si vedevano immensi campi coltivati e sterminate praterie. L'ultima parte del percorso fu più agitata perchè il sole alto, riscaldando maggiormente la terra, produceva uno squilibrio di temperatura e conseguenti vortici e « remous ».

Alle 12.45 ero sopra Benares. Dopo un giro sulla città, addormentata dal sole meridiano, scesi nel Gange fra due boe che mi erano state preparate e mi ormeggiai ad una di esse.

Fummo ricevuti dal capo della polizia e da un frate italiano, che si trovava sul posto. Un ufficiale inglese era stato inviato qualche giorno prima dal Comando dell'aviazione, ma, avendo noi ritardato il nostro arrivo a causa dell'imprevista fermata di Bangkok, era ripartito e non aveva fatto in tempo a tornare. Demmo mano immediatamente al rifornimento, circondati da una moltitudine di imbarcazioni gremite di curiosi, che venivano a vedere la macchina strana, che per la prima volta si posava nelle sacre acque del Gange.

Dopo il rifornimento, mi recai all'albergo; e, rinunciando al riposo pomeridiano, mi misi subito in giro per la città, che è una delle più interessanti e delle più pittoresche dell'India. Essa è tutta costruita sulla riva sinistra del Gange, dove il suolo sovrasta l'acqua di circa venti metri.

Andai a visitare alcuni templi. Ne vidi uno dedicato non so bene a quale divinità, su cui e in cui liberamente vivevano torme di scimmie, ritenute sacre. Nell'interno del tempio gli stranieri — gli impuri — non possono entrare, ma è loro permesso di accedere nel porticato che lo circonda e sulla terrazza di esso. Uno straccione vi fa da cicerone e, mediante un piccola moneta, procura ai visitatori l'importante divertimento del pasto alle scimmie.

Sulla soglia del tempio sonnecchiano al sole varî santoni seminudi, dal lurido aspetto; e nell'interno stranamente occhieggiava la mostruosa statua d'una divinità, composta di un'accozzaglia di membra appartenenti a varî animali, poste sopra un torso umano. Non ricordo di quale bestia sacra fosse la testa.

Visitai un'altra pagoda, anch'essa molto piccola, ma notevole per essere sormontata da una cupola in lamiera d'oro, che mi dissero valere circa 60 milioni di lire. L'interno del tempio era tappezzato di monete, non però d'oro, ma semplicemente d'argento: si vede che non c'era troppa fiducia sull'onestà dei fedeli. Anche qui non potei entrare. La divinità che vi si venerava, aveva il corpo umano e la testa di elefante ed era, come si può facilmente immaginare, il parto più goffo e più antiestetico di una mostruosa fantasia.

Ma se gli impuri non erano ammessi in questa pagoda, era però stato praticato in un piccolo andito un buco nel muro, dal quale era permesso, pagando, di vedere le cerimonie che si svolgevano dentro. Per questo buco io vidi lo spettacolo di una folla di fanatici luridi, sudati, i quali, pigiandosi gli uni sugli altri nel poco spazio disponibile, alla luce di alcuni moccoli, rovesciavano da alcune ciotole di metallo e rimescolavano la sacra acqua del Gange in una grossa conchiglia d'argento che era a terra. Nello spazio così ristretto c'era posto anche per una vacca, che è, per essi, un animale divino. Questa vacca era da tutti riverita ed accarezzata, allo scopo di ottenere grazie speciali e la benedizione degli idoli. Naturalmente, per quanto educata e venerata, essa aveva come tutte le vacche i suoi bisogni naturali. Si può quindi immaginare l'odorosa pulizia nell'interno di questa pagoda. Passando innanzi alla porta di essa, per poco non ebbi una sacra cornata

da quella vacca, la quale, forse disgustata anch'essa dallo spettacolo e dal tanfo dell'interno, se ne andava fuori tranquillamente, sempre riverita dagli astanti, scivolando con gli zoccoli umidi sulla marmorea gradinata della soglia.

Presso la pagoda c'era un atrio con un pozzo: il famoso pozzo della sapienza. Nel recinto è proibito agli impuri di accedere. Il rito vuole che i fedeli, desiderosi di essere illuminati, gettino nel pozzo una moneta. Accanto al pozzo sorge il monumento della vacca sacra: una vacca di bronzo dipinta di rosso, alla quale è vietato avvicinarsi.

Visitai anche qualche altra pagoda: a Benares ve ne sono più di duemila. Essa è certo la città dove più viene osservato il rispetto alle tradizioni religiose. Fui assai colpito però nel vedere che le pratiche religiose sono seguite solamente dalle classi umili e dagli straccioni. Il missionario che mi accompagnava mi disse che quelli che appartengono alle classi colte e benestanti se la ridono allegramente dei varî mostricciatoli a braccia multiple, venerati nei templi indù; poichè molti sono stati educati in Europa, nei migliori collegi dell'Inghilterra; e se alcuni seguono apparentemente la tradizione religiosa, è per non essere diseredati dai loro parenti fanatici.

Andai poi a vedere la mèta dei pellegrinaggi profani, ossia i negozi dei famosi tessuti in seta e broccati che escono dalle fabbriche di Benares. Ne ammirai dei bellissimi. In un magazzino dovetti apporre la mia firma in un album che vantava i nomi delle più note personalità del mondo. La sera visitai il colonnello che comandava il presidio di quella città; quindi corsi a dormire.

La mattina seguente, alle 5 eravamo già in moto per imbarcarci. Mi sorprese la grande animazione che in quell'ora così mattutina regnava nelle vie. Tutti però camminavano in un'unica direzione; nella direzione del fiume, poichè è consuetudine locale di fare ogni mattina le abluzioni nelle acque del Gange.

Confusi in quella folla, scendemmo anche noi le gradinate della riva e ci imbarcammo in un malfermo battello.

Eravamo ad ovest della città e l'apparecchio era verso l'estremo opposto; discendemmo quindi col favore della corrente

lungo la riva del Gange, sotto la città. Il mio sguardo meravigliato seguiva lo spettacolo che si svolgeva sotto la luce rosata dell'alba; uomini e donne, in una fusione di colori, si affollavano sulle gradinate, scendendo nelle acque per le sacre abluzioni. Alcuni restavano in muta contemplazione con le braccia distese e con le palme aperte in direzione del sole levante. Gli uomini si denudavano, le donne entravano in acqua vestite e all'uscirne sovrapponevano un vestito asciutto a quello bagnato. Qua e là sorgevano cataste di legna su cui bruciavano i morti, le cui ceneri erano poi disperse e gettate in quelle stesse acque in cui guazzavano indifferenti i vivi. Molti raccoglievano nel cavo delle mani questa acqua putrida e sacra, bevendola con compunzione.

A fiacche palate la nostra barca procedeva, e sotto i nostri occhi attoniti sfilavano lentamente come in un fantastico sogno: guglie, terrazze, arcate, logge, e i palazzi dei maharajà, e i conventi e le pagode, e una moschea mussulmana che tutto sovrastava come una sfida dell'islamismo agli adoratori di Brahma.

Qua e là bastioni diroccati e muraglie pendenti e frammenti di colossali palazzi emergevano dall'acqua sotto la riva. Su tutto, il tempo aveva deposto la sua patina millenaria. Su tutto brulicava la turba multicolore e trasognata di questo popolo, vivente nello stordimento di una contemplazione mistica e timorosa di deità cattive e spaventevoli, che occorreva placare con continue preghiere e sacrifizi.

In quella mattina la preghiera degli Indù fu interrotta dall'intermezzo insolito del mio idrovolante, che per la prima volta aveva turbato con la sua anacronistica apparizione lo spettacolo dei fanatici oranti, da secoli ripetuto ogni mattino sulle rive del Gange.

Ci volle del bello e del buono per liberare l'apparecchio dalle innumerevoli imbarcazioni di quelli che avevano fatta un'affrettata preghiera per venire a vedere come avrei fatto a salire su per aria. Alcuni poliziotti, sopra uno sgangherato motoscafo, si affannavano gridando per far scostare le barche e farmi così avere una via libera per decollare. Ma era fatica sprecata, perchè nello

spazio lasciato libero da due che a malapena si spostavano, sùbito si pigiavano quattro o cinque giunte allora da terra. Fui però costretto e mettere in moto, così come eravamo, e sfiorando ora un battello ora un altro e manovrando alla meglio, potei finalmente farmi largo e partire.

Feci una corsa a bassa quota lungo la storica riva millenaria e vidi tutto il popolo immobile, con gli occhi rivolti in alto, contemplare estatico la civiltà che passava sul cielo.

Il cielo era sereno; il viaggio procedeva calmo.

Mi tenevo ad una quota di circa 1000 metri. Il corso del fiume continuava assai tortuoso. All'altezza di Allahabad lasciai il Gange e presi a seguire il suo affluente Jumma, che mi doveva condurre a Delhi.

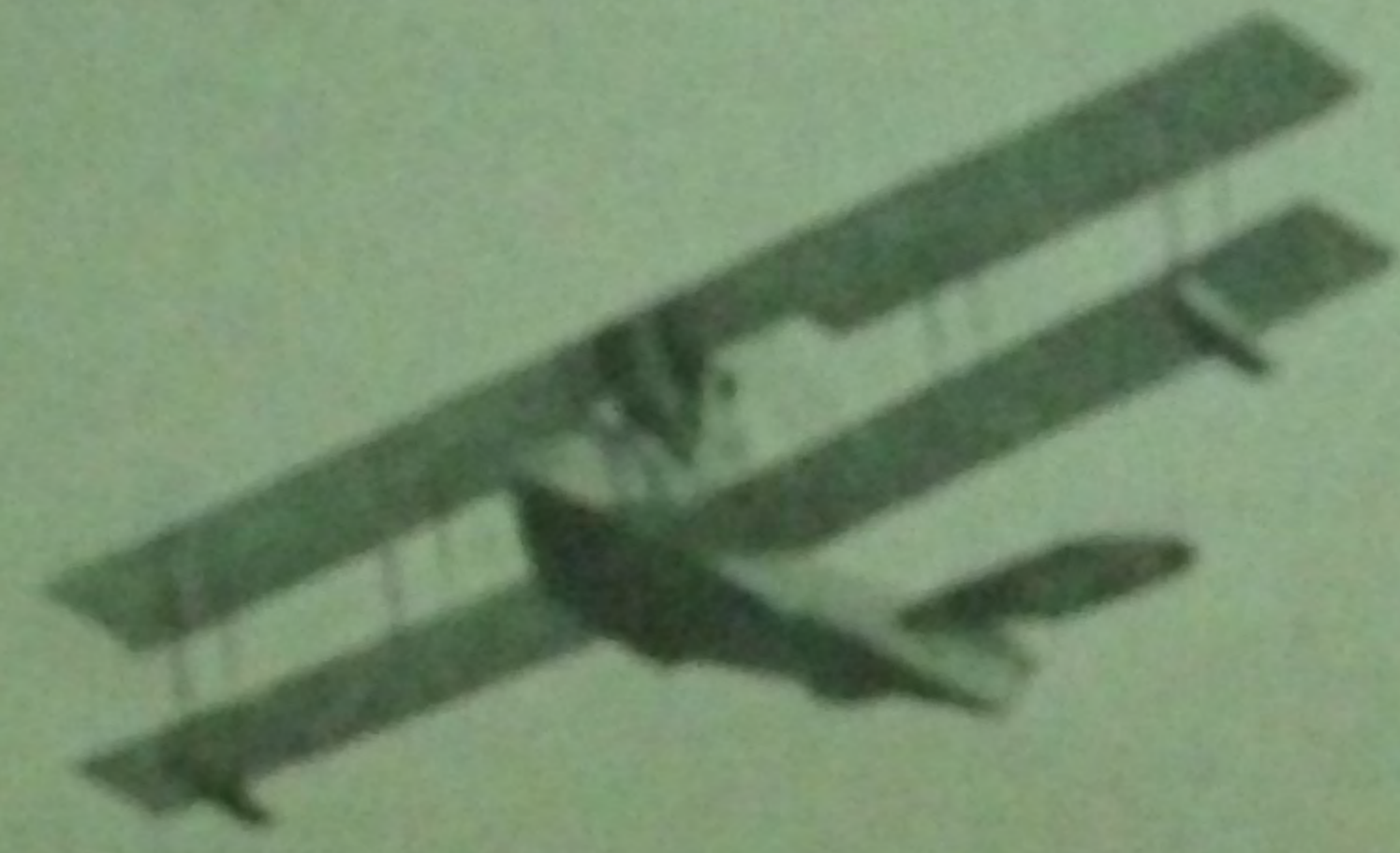
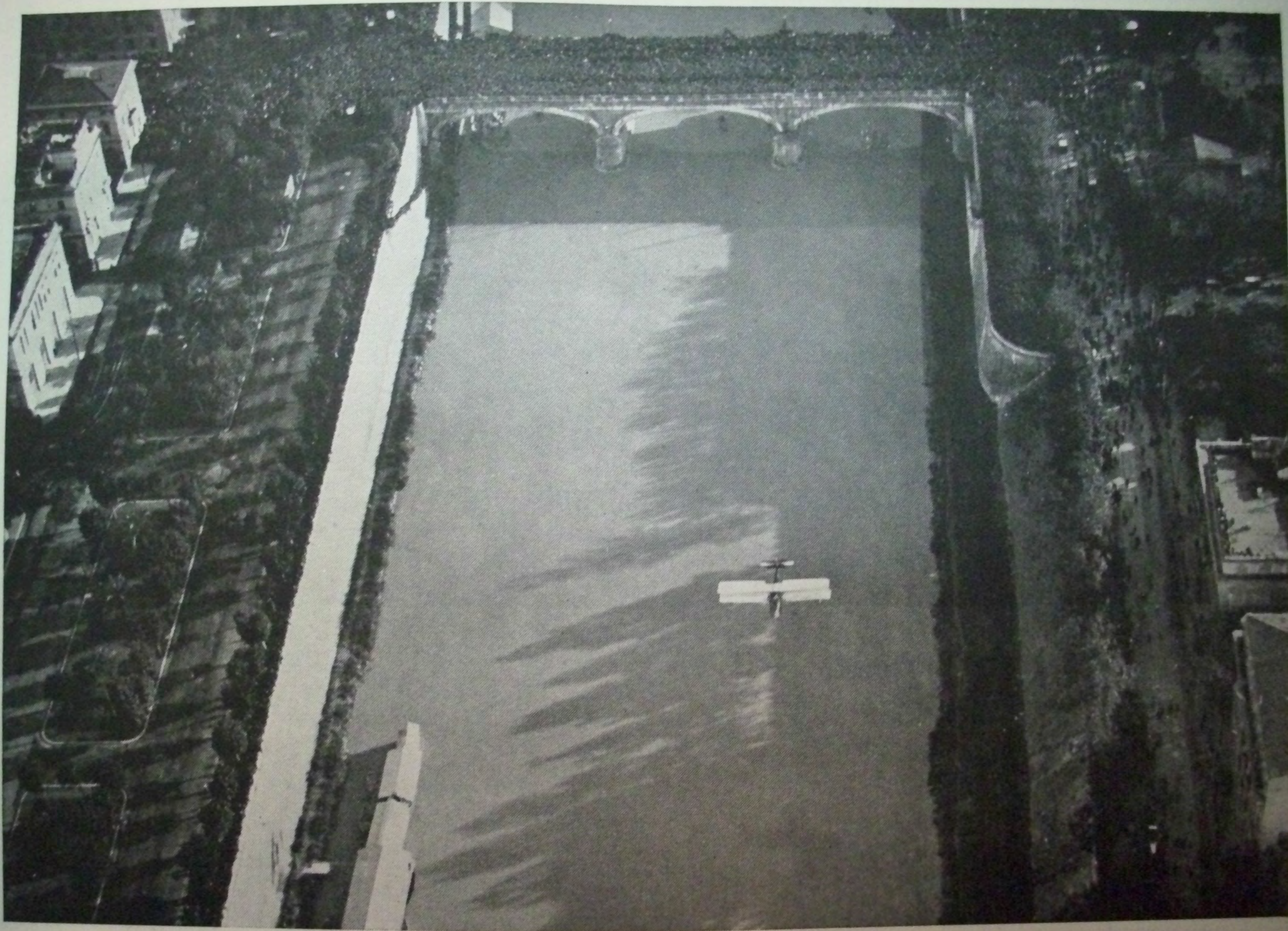
Alle 11 circa ero sopra Agra. Mi abbassai, librandomi in una larga spirale intorno al Taji-Mahal, il maestoso monumento indiano innalzato dall'imperatore Shahjahan in onore della moglie defunta, circa tre secoli or sono.

La mole enorme, tutta di bianchissimi marmi, sorge sulla sponda destra del Jumma, visibile a diecine di chilometri in distanza. Un architetto italiano la ideò e la costrusse. Nulla potrebbe ridire l'impressione di pacata solennità che questa candida massa dimostra.

Sorvolando gli altri bellissimi monumenti di Agra, che sembrava mi dicessero dal basso: — Vieni a vederci: oggi o mai più! — sentivo quasi attirarmi giù ed ebbi la tentazione di scendere. Invece... proseguii.

Anche in questo giorno, verso le 11, notai lo stesso fenomeno del giorno precedente: per effetto del calore irradiato dalla terra, cominciarono in quell'ora dei violenti « remous »; ma questa volta, aspettandomeli, avevo aumentato di quota e seguitai poi a tirarmi più in su, cosicchè feci un viaggio abbastanza tranquillo fino a Delhi.

Alle 12 ero in vista di Delhi. Feci un giro sulla città e planai nel fiume al posto segnalatomi, molto stretto e ricco di bassifondi. Sulla riva erano pochi curiosi. Fui ricevuto da un ufficiale inglese, mandato cortesemente dal Comando dell'Aeronau-

L'arrivo a Napoli

Nel cielo di Roma

Roma: L'apparecchio plana nel Tevere

Roma: L'apparecchio passa in volo davanti a Porto Ripetta

tica Britannica e dall'ingegnere direttore dei lavori di irrigazione, il quale aveva preparato le boe di ormeggio. Il posto era il migliore, data la magra del Jumma, ma un po' distante dalla città. Dovemmo avviarci a piedi sulle sabbiose rive del fiume fino alla prossima strada. Su questa arrivava di gran corsa in quel momento un'automobile. Si fermò quando ci vide, e una voce dall'interno domandò all'ingegnere dove fosse il morto.

S'era già sparsa in città la voce che io fossi caduto e morto: così avevano creduto alcuni indigeni che avevano veduto l'apparecchio scendere col motore fermo e scomparire sotto l'argine del fiume.

L'ingegnere allora mi presentò:

— Questi è il morto.

Dall'automobile si udì echeggiare una gran risata e uno disse:

— Io sono il dottore, e sono ben felice che la mia gita sia stata inutile.

In vicinanza di Delhi gli Inglesi hanno costruito tutta una nuova città, che doveva essere sede del Governo, essendo stata la capitale colà trasferita recentemente da Calcutta. Seppi anzi che l'insediamento del Vicerè e del suo Governo era imminente, perchè doveva avvenire il 1° novembre.

La nuova città comprendeva il palazzo del Vicerè, i Ministeri e tutti gli altri edifici governativi. Le case erano tutte bianche; e siccome non erano ancora abitate e le strade e i giardini erano ancora incompleti, tutto l'insieme aveva l'aspetto di un cimitero.

Il trasferimento era stato deciso in quanto che Delhi effettivamente è il vero centro dell'India dal punto di vista delle comunicazioni e delle distanze; e anche perchè il clima di Delhi è molto più adatto per gli Europei che non quello di Calcutta, che gode fama, nella stagione estiva, di essere una delle città più calde del mondo.

Almeno una volta tanto non ci furono offerti banchetti, e quella sera cenammo nel più stretto incognito al ristorante dell'albergo, in compagnia di alcune vecchie e allampanate signore.

Il 31 ottobre, prima del levar del sole, eravamo sul fiume; e poichè il decollaggio non si presentava agevole per le numerose

secche e per il poco spazio, feci in battello una ricognizione preventiva. La cosa non era semplice, perchè il fiume era molto in magra e diviso in varie anse e meandri. Solo un filone d'acqua si prestava al decollaggio, ma era in alcuni punti molto stretto.

Pertanto disormeggiai l'apparecchio; lo portai, per mezzo di un battello a remi, il più a valle possibile della parte rettilinea del fiume, ma finii lo stesso con l'andare in secco. Mi disincagliai con l'aiuto del motore, quindi tentai la partenza e andai malauguratamente a finire un'altra volta in secco sul greto, perchè una leggera brezza di traverso mi impediva di governar bene.

Grazie al fango, non riportai alcun danno. I nostri amici inglesi, che gentilmente erano venuti sul posto per assistermi, non ostante l'ora mattutina, accorsero preoccupati. Dovetti fermare il motore e ripetere la manovra. Questa volta mi riuscì.

Debbo qui notare che nelle zone molto strette la parte più delicata del decollaggio è quella di mettere l'apparecchio sul « redan », poichè prima di allora esso non sente l'effetto dei comandi; e molto spesso, per l'impulso del vento, tende a girare intorno a sè stesso o a mettersi in una direzione che non è quella desiderata.

Questa prima fase è la più difficile, specialmente quando l'apparecchio è molto carico ed è scarsa l'acqua disponibile per la manovra.

Viceversa, di mano in mano che lo scafo esce fuori dall'acqua, esso non galleggia più, ma scivola, appoggiandosi col suo « redan » sulla superficie liquida, quasi come un pattino.

In questa seconda fase l'apparecchio ubbidisce ai comandi, ma naturalmente non si possono fare viraggi stretti, perchè manca sull'aria e sull'acqua una reazione sufficiente alla forza centrifuga.

Si possono eseguire accostate sufficientemente strette, facendo strisciare sull'acqua il galleggiantino dell'ala interna; pur essendo questa una manovra delicata, perchè è facile imbardare e rompere un'ala, in molte occasioni ho dovuto ugualmente ricorrere ad essa.

Ero in aria alle 7.25. Passai su Delhi e diressi senz'altro per ponente, seguendo in principio la linea ferroviaria della N. W. R., che poi abbandonai perchè volgeva al nord.

Questa tappa era un poco preoccupante, poichè dovevo percorrere 750 chilometri su terraferma in buona parte deserta, fuori della vista di qualsiasi corso di acqua ammarabile.

Finora la navigazione da Calcutta si era svolta in vista del Gange prima e del Jumma poi per ben 1600 chilometri. Per andare ora a Karachi, dovevo prendere il corso dell'Indo, una volta raggiunto il quale la navigazione era facile e sicura fino all'arrivo. Era la prima volta che con un idrovolante si compiva una traversata simile sull'India. Non c'era che da raccomandarsi al motore, che andasse bene; ed effettivamente esso non venne meno alla nostra attesa.

Sotto di me era un terreno arido e secco. Si vedevano i colossali lavori intrapresi dagli Inglesi per fertilizzare questa immensa regione con una rete di canali irrigatori.

Alle 9 circa passai sul canale di Ghaggar. Ora anche quei pochi accenni di vegetazione scorti qua e là erano scomparsi e sotto non si vedeva che una immensa distesa di terra sabbiosa, ove appena erano tracciate le piste delle carovane.

Il sole dardeggiava i suoi raggi cocenti: non una nube, non un esile cirro macchiava il cielo terso e sereno. Il viaggio era di una tremenda monotonia.

Verso le 10 riapparve qualche segno di vita: prima una ferrovia, poi un canale, qualche villaggio, e finalmente il nastro argenteo del fiume Sutlej, che si svolgeva molle e tortuoso sopra un larghissimo letto di sabbia, di cui non riusciva a bagnare che una minima parte. Presi a navigare in vista di esso, volgendo verso sud-ovest, ed ebbi a subire vento contrario ed allegre raffiche.

Lungo le rive del Sutlej si vedevano numerosi canali, e qua e là chiazze verdi di vegetazione. Avvistai alle 11.30 un lunghissimo ponte, che attraversava il letto del fiume in quel punto largo circa un chilometro: era il ponte ferroviario di Bahawalpur. Eravamo quindi arrivati.

Un motoscafo era pronto sul fiume e un rimorchiatore aveva a bordo i nostri rifornimenti. Si cominciò senz'altro a riempire i serbatoi di benzina, intendendo io proseguire subito per Karachi; ma ebbi la spiacevole sorpresa di non trovare a bordo l'olio che

occorreva per il motore. Il rappresentante della Burma Oil, che avrebbe dovuto averlo in consegna, dichiarò di non saperne nulla. Ciò mi infastidì non poco, perchè con quel caldo e con quel polverone per le strade, dovetti recarmi in automobile fino a Bahawalpur, a quattro chilometri dal fiume. Trovai là dell'altro olio, che portai a bordo. Ma questo non risultò buono e quindi fui costretto a tornare ancora una volta in città col motorista e potei finalmente trovare dell'olio di ricino. Ma tra andare e tornare, oltre ad avere preso polvere e caldo, avevo perduto molto tempo; e non potemmo così essere pronti che alle 3 del pomeriggio.

La distanza da Bahawalpur a Karachi è di 900 chilometri, per cui sarebbero occorse circa sei ore di volo; e poichè il sole tramontava alle 6, partendo alle 3, sarei arrivato a notte fatta.

Irritato com'ero di dover perdere una giornata per un incidente così stupido e dopo aver tanto lavorato per guadagnar tempo, decisi di partire ugualmente, e feci telegrafare a Karachi che sarei arrivato di notte.

Quella sera ci doveva essere la luna piena e l'ammaraggio a Karachi non mi impensieriva, purchè mi avessero indicato con qualche segnale luminoso lo specchio di acqua libero da imbarcazioni, nel quale planare senza pericolo di collisioni.

L'ufficiale aviatore, che era a Bahawalpur per assistermi, mi assicurò che sarebbe stato provveduto in tal senso.

Salutai e ringraziai i presenti, tra cui il colonnello comandante del presidio di Bahawalpur, e ripartii.

L'aria era tutt'altro che calma. Il cielo, però, sereno. Alle 15.30 ero alla confluenza del Sutlej con l'Indo e proseguii in vista di questo, pur allontanandomene qualche volta fino a 90 chilometri per abbreviare il cammino, essendo il suo corso tortuoso e irregolare. Il sole, di mano in mano che si abbassava sull'orizzonte, mi feriva sempre più gli occhi e mi procurava un grande fastidio.

Eravamo in piedi dalle 4 del mattino, e la fermata a Bahawalpur, con tutta quella polvere e quell'andare e venire inutile, mi aveva cagionato uno strapazzo maggiore di quello del volo da

Delhi. Accanto a me Campanelli, con la testa appoggiata sul bordo della carlinga, placidamente dormiva.

Quel sole in faccia e quel caldo e tutti quei riverberi d'argento che sprizzavano dall'acqua del fiume mettevano addosso una grande sonnolenza. Per combatterla cercai di mangiare qualche cosa. Le uova erano finite; non rimaneva che un tozzo di pane, che trovai assai saporito.

Ora il sonno chiudeva anche a me irresistibilmente gli occhi, e di tanto in tanto mi sorprendevo con l'apparecchio sbandato da una parte o fuori rotta di 40 o 50 gradi. Mi riprendevo e lottavo con la stanchezza, cambiando alla meglio e per quel poco che si poteva, la posizione sul mio sediolino. Alle 17.15 ero su Sukkub, che appariva dall'alto una città graziosa e ridente sulla sponda sinistra dell'Indo.

In quel momento Campanelli si svegliò stirandosi le membra. Gli passai i comandi e mi abbandonai per una mezz'ora ad un dolce sopore, pur avendo un occhio mezzo aperto sulla rotta.

Alle 18.20 il rosso disco del sole ci inviò il suo ultimo raggio, e scomparve a ponente sotto l'orizzonte, lasciando un cielo di fuoco.

Imbruniva rapidamente. Mancavano circa 300 chilometri ancora per Karachi; la sonnolenza era completamente svanita e mi sentivo lo spirito sveglio e lucido quanto mai, poichè la navigazione richiedeva ora la massima attenzione. Ero sempre a mille metri di quota.

Dieci minuti dopo il tramonto del sole apparve la luna a levante, rossa e splendente nel cielo freddo e cristallino. L'atmosfera era ora più fresca.

Di mano in mano che il sole andava giù sotto l'orizzonte, si vedeva profilarsi nel cielo, dalla parte di ponente, come uno smisurato cono d'ombra che si alzava lentamente: la notte non mi appariva soltanto come il sorgere dell'oscurità, ma avevo la sensazione quasi fisica della rotazione della terra nella direzione opposta del sole, e della sua enorme ombra proiettata nel cielo. La sensazione era resa ancora più reale dalle stelle, che cominciavano a risplendere, e dalla presenza della luna che, nella meravigliosa limpidità dell'aria, scopriva tutti i dettagli della sua super-

ficie. La mia mente si astraeva come se io non appartenessi alla terra; guardavo questa e la luna e i corpi celesti come in un lontano scenario.

Il sole ed i suoi pianeti si spostavano come un enorme convoglio nello spazio etereo a migliaia di chilometri di velocità, ed io mi sentivo un atomo, con i miei miserabili 160 chilometri, in quella navicella di legno.

Intanto si andava avanti lungo l'Indo, le cui acque appena si intravedevano nell'oscurità crescente. Solo in direzione della luna esse risaltavano in un pallido riflesso d'argento.

Il mio apparecchio non aveva nè accumulatori nè impianti di luce elettrica per illuminare gli strumenti di bordo. Avevamo però una lampadina elettrica tascabile, che al bisogno ci dava quel filo di luce necessaria. Avevo anche un prezioso mezzo di soccorso, un piccolo specchio a mano, quello stesso che serviva a Campanelli per farsi la barba, e che serviva ora benissimo per dirigere i raggi della luna sui quadranti indicatori, in modo da poterne fare la lettura. Un'avaria alle pile della lampadina non mi avrebbe colto alla sprovvista!

Alle 19 intravidi sulla sinistra i lumi di Hyderabad. Qui dovetti abbandonare l'Indo che proseguiva verso sud, sboccando a levante di Karachi in un delta assai vasto, e diressi per ovest-sud-ovest sopra una vasta pianura grigia di sabbia e di fango. La luna era così alle mie spalle, e in queste condizioni la visibilità era quasi nulla.

Trovai molto comodo governare con le stelle, illuminando solo di quando in quando la bussola per controllare la direzione. Il motore ronzava con immutabile regolarità, ed era un piacere mirare le livide fiammate degli scarichi, che indicavano un funzionamento perfetto. Altrimenti, c'era da stare poco allegri, nella posizione in cui ci trovavamo!

Intravidi ad un tratto, e potei seguire, una linea ferroviaria, che però perdetti subito di vista. Verso le 20 cominciai ad essere un po' preoccupato perchè non vedevo i lumi di Karachi, nè altra luce sulla terra. Finalmente vidi brillare, diritto di prua, miriadi di lumi scintillanti: Karachi! Eravamo esattamente in rotta!

In dieci minuti mi trovai sulla verticale della città, e feci i soliti larghi giri sul porto per studiare la situazione. L'ammaraggio non era facile, perchè vi era un vento abbastanza forte da ponente, che a rigor di termini mi doveva obbligare ad un ammaraggio in direzione levante-ponente con la luna alle spalle, ossia nelle peggiori condizioni di visibilità. Mi decisi quindi di ammarare con la luna di faccia e il vento in coda, in vicinanza di una barca che sparava dei fuochi *Very* verdi, come io avevo richiesto.

Alle 20.30 toccai acqua regolarmente. Fermai il motore e a rimorchio della barca presi il mio solito posto di ormeggio. In quel giorno avevamo percorso 1700 chilometri circa. Era per allora il nostro record.

Nella barca erano venuti a salutarci il comandante dell'Aerodromo di Karachi, il capitano di porto e l'unico italiano di Karachi, rappresentante del Lloyd Triestino.

Nonostante l'ora avanzata, iniziammo senz'altro il rifornimento di benzina e di olio per essere pronti alla partenza l'indomani. Il lavoro terminò circa alle 23, e a mezzanotte cenammo all'albergo!

Da circa trenta ore non ci eravamo seduti ad una tavola da pranzo, e dal giorno precedente non avevamo preso che qualche uovo. Non mi sentivo gran che stanco, perchè ero ossessionato dal proposito di arrivare a Roma nella data stabilita, a dispetto dei contrattempi che la sorte mi aveva parato dinanzi.

A Karachi doveva arrivare un motorista della Casa Lorraine con alcuni pezzi di rispetto. Questi era stato inviato, di propria iniziativa, dalla ditta, ed era partito da Parigi ai primi di ottobre; io ero partito da Tokio il 17 ottobre, ed ero arrivato a Karachi prima di lui. Ma la differenza era di poche ore, poichè il piroscafo sul quale egli viaggiava era atteso alle 11 di quella sera stessa, 31 ottobre.

Quella notte andammo a dormire all'una. Ci alzammo alle 3.30 per aprire, prima della partenza, la cassa dei pezzi di rispetto giunta da Parigi.

Le autorità del porto gentilmente concessero che il materiale potesse essere sbarcato dal piroscafo durante la notte e prima dell'ammissione alla libera pratica. Alle 2.30 di notte il motorista

della « Lorraine » ebbe la sorpresa di essere svegliato e invitato a scendere dal piroscafo col materiale che gli apparteneva, di modo che nella notte del 31 ottobre, quando poco prima dell'alba noi ci recammo sulla banchina del porto, il motorista era già a terra in procinto di aprire la cassa.

Alla luce di alcune torce facemmo una buona scelta, ma prendemmo soltanto qualche candela e qualche pezzo di rispetto dei magneti.

Prima di partire si procedette ad una piccola revisione al motore, che da Bangkok in poi non era stato più toccato; neppure le candele erano state più smontate e pulite. Ciò torna a grande onore di questo motore e dei suoi costruttori.

Alle 8.15 partimmo. Nonostante che il giorno precedente avessi avuto 20 ore di lavoro ininterrotto e non avessi dormito che due ore e mezzo, mi sentivo in condizioni normali. Soltanto le gambe erano un po' deboli nelle articolazioni. Poco male: dovevamo viaggiare seduti.

Roma: La folla in attesa dell'arrivo a Porto Ripetta

Roma: La folla in attesa dell'arrivo sul Ponte Margherita

Roma: S. E. Mussolini sul pontile di sbarco

Roma: A Porto Ripetta

XVIII.

LE ULTIME TAPPE

Era il primo novembre; una bellissima giornata. Questa volta per non scendere a Chahbar, di infausta memoria, avevo inviati i miei rifornimenti a Gwadar, che offriva un ridosso più sicuro. Feci rotta alla bussola per ponente tagliando la Baia di Sunmiani, e dopo un'ora mi trovai lungo la costa della Persia. Intanto il motorista dormiva pacificamente, riposandosi dell'eccessivo lavoro del giorno precedente.

Alle 11.20 ero su Gwadar. Campanelli si svegliò che avevamo già ammarato. Qui perdetti molto tempo, perchè non sapevo in che punto fossero i rifornimenti. Dovetti recarmi a terra con una barca, la quale invero non aveva molta stabilità, e con essa riportai a bordo la benzina. Anche qui, di olio nessuna traccia; meno male che avevo portato con me a bordo una latta di rispetto, ammaestrato dall'incidente di Bahawalpur!

Il rifornimento andò per le lunghe, perchè quei buoni diavoli di Persiani portarono le casse di benzina a bordo senza il materiale per aprirle, e così non fui pronto a partire che alle 13.

Nel decollaggio mi accadde un incidente che poteva avere serie conseguenze. Molti gabbiani svolazzavano sul mare, ed io mi ero appena staccato dall'acqua quando uno di essi si presentò sulla mia rotta. L'uccello restò un po' indeciso se andare verso destra o verso sinistra, starnazzando: io venni di quel tanto che potevo sulla destra, data la mia quota bassissima che mi impediva di vi-

rare, e riuscii appena ad impedire che l'uccello sbattesse nell'elica, la quale all'urto si sarebbe irrimediabilmente rotta; l'uccello passò tra l'ala superiore e l'ala inferiore dell'apparecchio e andò a picchiare contro la base di un montante dove si schiacciò, cadendo poi inanimato nell'acqua. Alla base del montante restarono alcune penne.

La navigazione da Gwadar a Bender Abbas fu assai placida e calma.

Poche nuvole e visibilità alquanto cattiva. Nei pressi di Jask trovai un leggero fastidioso vento da sud-est.

Alle 17.15 ero su Bender Abbas e planavo presso una baleniera ormeggiata alla boa, preparata per me dal mio buon amico il Console Inglese signor Richardson.

Mi proponevo di essere l'indomani a Bagdad e di fare nei due giorni seguenti il tragitto che mi rimaneva tra Bagdad e Roma; ma, mentre si eseguiva il rifornimento, il motorista mi avvertì che un raccordo della tubulatura di benzina perdeva perchè si era spaccato, ed occorreva cambiarlo.

L'operazione era alquanto lunga e capii subito che l'arrivo in Italia per il giorno 4 era ormai andato in fumo. Pel mare grosso non si poteva lavorare bene, e la sera si dovettero sospendere i lavori e rinviarli al giorno seguente. Probabilmente questo piccolo ritardo fu provvidenziale. Infatti quella mattinata del 2 arrivò un telegramma urgentissimo dal Residente di Bushire, il quale sconsigliava assolutamente di partire, imperversando in quel momento un ciclone nel Golfo Persico. Un nuovo bollettino alle ore 9 indicava che le condizioni erano ancora peggiorate: pioggia torrenziale, vento forte e mare agitato. Le prime notizie davano vento da nord-est, le successive vento da sud-ovest: segno che il centro del ciclone era passato proprio sopra Bushire. I telegrammi del Residente tradivano la preoccupazione di impedire che io partissi finchè duravano condizioni così cattive. Decisi di attendere fino a mezzogiorno un nuovo bollettino; ma questo dava tempo sempre minaccioso.

Rinviai allora la partenza al giorno seguente; intanto approfittammo della fermata per prenderci un meritato riposo. Rice-

vemmo infinite cure dalla premurosa sollecitudine del signor Richardson.

La sera stessa del nostro arrivo egli aveva convitato a banchetto i tre soli europei, fra i quali una signora, che erano a Bender Abbas; ma Campanelli non potè intervenire perchè, appena tornato dal suo lavoro all'apparecchio, sedutosi un momento sopra una sedia si addormentò così profondamente che non ci fu verso di svegliarlo; fu quindi messo a letto con l'aiuto dei servi indù. Io mi cambiai ed intervenni al banchetto, ma durante il pranzo mi addormentai io pure con mio scorno, non ostante gli sforzi furiosi per stare desto. Nei lucidi intervalli azzardavo qualche parola, ma spesso rimanevo interdetto accorgendomi di non ricordare quanto stavo dicendo.

Il giorno 2 potemmo quindi riposarci a nostro agio, e stabilii di fare il giorno seguente le due tappe Bender Abbas-Bushire e Bushire-Bagdad, che ammontavano complessivamente a circa 1600 chilometri.

Il 3 novembre, alle 4, eravamo già in piedi. Il tempo era buono; il cielo stellato. Il buon Richardson ci accompagnò a bordo. Poco prima dell'alba, verso le 6, ero già in aria.

Alle 6.25 salutammo il sorgere del sole, che prometteva una bella giornata. Essendo la rotta per ponente, avevamo il sole alle spalle, il che rendeva più piacevole e comodo il pilotaggio.

Si vede che ci sono sulla terra delle località iettate o predestinate, perchè, proprio nella stessa rada dove fui costretto a scendere nella rotta di andata, dovetti planare anche questa volta per verificare un piccolo inconveniente. Un raccordo della tubazione di benzina perdeva, ed occorreva stringerlo. Ammarai; e, fatto il breve lavoro, ripartii. Proprio come era avvenuto circa sei mesi prima, e nell'identico punto!

La costa volgeva ora a nord-est, poichè eravamo nel Golfo Persico. Trovai vento abbastanza forte da nord-ovest, che riduceva la mia velocità ad appena 130 chilometri. Provai a mettermi in una quota inferiore, nella speranza di trovare meno vento di prua; ma inutilmente. Risalii a 500 metri. L'aria era scossa da

violenti « remous ». Il mare era agitato. Entravamo nella zona percorsa il giorno precedente dal ciclone.

Alle 11.40 arrivai sopra Bushire. Dall'atmosfera assai agitata si poteva dedurre che una forte perturbazione, come infatti era avvenuto, era passata di là. Planai dove avevo già planato nella corsa di andata, e trovai tutto pronto.

Feci conoscenza col Residente Inglese, col. Prideaux che non avevo potuto vedere la volta precedente, perchè trovavasi fuori di Bushire. Egli riteneva che io mi fermassi almeno per la colazione, ed io vedevo difatti da una automobile far capolino ceste di vettovaglie.

Ma se volevo arrivare a Bagdad quella sera stessa, non c'era da perdere un minuto di tempo. Il vento era contrario ed abbastanza fresco e mi attendevano altri 900 chilometri di strada. Anche partendo molto presto, era dubbio se a Bagdad avrei avuto luce sufficiente per l'ammaraggio. Feci telegrafare che tenessero pronto un proiettore per ogni evenienza.

Fatto il rifornimento, mi congedai dai gentili ospiti e m'imbarcai in fretta.

Presi una buona innaffiata, causa il mare mosso, mentre manovravo per decollare, e alle 12.30 ero di nuovo in volo, dirigendomi per il rombo di bussola 300, che corrispondeva alla rotta su Bassora.

In tutto il Golfo Persico il vento era abbastanza fresco ed esattamente contrario alla rotta. Passando sull'isola di Kharag controllai che la velocità media era assai bassa, di appena 125 chilometri.

Un ammaraggio di notte a Bagdad non mi garbava troppo, non ostante avessi fatto domandare un proiettore, sia per la mancanza della luce lunare, sia perchè il Tigri doveva essere in magra, ed era quindi difficile con l'oscurità scegliere la zona più opportuna per discendere.

Ma quando raggiunsi la costa in fondo al Golfo Persico, mi accorsi che il vento andava visibilmente diminuendo, e riacquistai speranza.

Alle 14.40 ero all'altezza di Bassora, e passai sopra l'immensa distesa dei depositi di nafta, e in vista del porto fluviale, pieno di traffico e di animazione. Di qui la rotta seguiva il corso del Tigri. Ma ora, appunto per arrivare prima che annottasse, poichè anche pochi minuti guadagnati potevano essere decisivi, tagliai attraverso il deserto e le vaste paludi che si trovavano tra il Tigri e l'Eufrate, non lungi da Bassora. Su questa zona feci rotta sulla bussola, poichè non avevo nessun punto di riferimento.

In principio si vedevano qua e là immense nubi di fumo nero che salivano al cielo: esse erano prodotte da incendi di nafta. La regione appariva ricchissima del prezioso combustibile, perchè vi si scorgevano acquitrini e laghi nerastri, dove la nafta galleggiava sull'acqua. In capo a due ore e mezzo di navigazione sulla squallida e paludosa pianura, agguantai di nuovo il corso del Tigri all'altezza circa di Kut-el-Amara, e presi a seguire il fiume, tagliando sempre dritto, in modo da fare la rotta più spedita possibile.

Alle 17.30 il sole tramontò. Così quel giorno vidi in volo il doppio spettacolo dell'alba e del tramonto. Mancavano ancora 40 chilometri all'arrivo. Accrebbi i giri del motore aumentando la velocità dell'apparecchio, al quale mi sembrava di aver comunicata la mia impazienza.

L'aria imbruniva rapidamente, mentre sotto di me il terreno scorreva veloce. Pochi minuti ancora e saremmo giunti. La luce diventava sempre più scarsa. Vedevo che il fiume era in magra e più che mai era necessario arrivare con sia pure un solo barlume di luce, ma sufficiente a riconoscere i bassifondi. Distinguevo già i lumi accesi di Bagdad.

Alle 17.50 ero finalmente sulla verticale del posto, dove avevo l'ultima volta ormeggiato l'apparecchio. Da terra spararono alcuni fuochi *Very* verdi. Non persi tempo, feci un mezzo giro e l'apparecchio scivolava sull'acqua tra le due rive del Tigri. Era quasi notte.

Se fossi giunto qualche minuto dopo, l'ammaraggio sarebbe stato assai difficile in quella zona del fiume, poichè, per la magra vi erano frequenti banchi di sabbia a fior d'acqua o emer-

genti, che non avrei potuto distinguere; e d'altra parte non potevo conoscerli, perchè nel viaggio di andata il fiume era quasi in piena e il livello delle acque molto più alto.

Dal motoscafo che venne ad assistermi mi feci rimorchiare sul greto del fiume, come la volta precedente, per poter eseguire il rifornimento con maggior speditezza. Appena arrivato presso terra, mi venne incontro un battello, dove vidi un signore con una grande barba nera fluente, che io credetti che fosse un missionario. Era invece il nuovo Console Italiano di recente nomina. Ottenemmo dagli Inglesi che fossimo aiutati a fare il rifornimento nonostante l'ora tarda, ed essi compiacentemente ci assistettero, illuminando l'apparecchio per mezzo di un proiettore. Così si potè anche preparare il motore per la partenza dell'indomani. Il lavoro terminò alle 9 di sera; allora ci recammo in città, dove questa volta potemmo prendere alloggio in un albergo, che era stato costruito durante la nostra assenza. Quanti progressi nello spazio di pochi mesi: un nuovo console e un nuovo albergo!

A Bagdad mi sentivo veramente come se fossi a casa mia, perchè oramai anche gli incidenti e le avarie non avrebbero compromesso il nostro arrivo o per lo meno non lo avrebbero ritardato che di pochi giorni; mentre in alcune zone della Persia o dell'India una piccola avaria avrebbe potuto ritardare il nostro viaggio di settimane e forse di mesi.

Il 4 novembre, alle ore 6, ero già a bordo dell'apparecchio. Imbarcai per precauzione ancora un po' di benzina, in modo da fare il carico quasi completo, perchè i bollettini meteorologici del campo inglese mi annunziavano vento contrario da nord.

Avevo da fare 900 chilometri di strada, di cui gli ultimi 200 tra l'Eufrate e il Mediterraneo in piena terraferma, e non avrei voluto trovarmi a corto di combustibile proprio su quest'ultima.

Fu riguardato il motore più attentamente del solito, e fu sostituita qualche candela, poichè oramai era inutile economizzare le nostre riserve, e probabilmente non avremmo avuto più il tempo di rivedere il motore fino al nostro arrivo in Italia.

Il comandante del campo di aviazione di Bagdad venne cortesemente a salutarmi e si interessò molto alla mia manovra di

partenza. E poichè nel fiume c'erano parecchi velieri che mi impicciavano, mi feci allora rimorchiare in un posto verso sud, dove avevo acqua libera.

Andai anche questa volta in secco durante la manovra a cagione della magra, ma oramai il mio scafo ci si era abituato, e del resto, finchè si trattava di sabbia, la cosa non aveva importanza alcuna.

Alle 9.20 misi in marcia il motore. Nonostante la mia preoccupazione per il pieno carico, questa volta il decollaggio riuscì abbastanza presto e molto bene. Ciò dipendeva dalla poca profondità dell'acqua, che è molto favorevole alla prima fase della manovra. Lo stesso avevo notato anche a Delhi. Il fenomeno si verifica in causa della reazione del fondo, che aumenta la resistenza dell'acqua all'avanzamento dello scafo, e quindi produce una componente verticale di maggior forza.

Lasciai subito il Tigri, e dopo una ventina di minuti ero già sull'Eufrate, di cui presi a seguire a distanza il corso assai tortuoso, tagliando diritto più che mi era possibile, perchè temevo che il vento da nord mi togliesse troppo cammino. Fortunatamente le mie preoccupazioni risultarono infondate, perchè, a misura che andavo avanti, il vento diminuiva di intensità. Dopo qualche tempo potei controllare che tenevo una velocità media abbastanza buona. Mi tenni in principio ad una quota di 500 metri, che poi aumentai a 1000 quando vidi che il sole cominciava a scottare maggiormente e la temperatura a salire, e ciò allo scopo di risparmiarmi inutili manovre contro i « remous ».

Alle 12.20 ero a Deir-el-Zor, dove vidi gli hangars del campo di aviazione francese. Qui trovai l'aria molto perturbata dal vento abbastanza forte da nord-est: in certi momenti ero obbligato a procedere con un angolo di deriva di quasi 40°.

Alle 13.40 lasciai il corso dell'Eufrate e feci rotta per Aleppo, alla bussola. Aumentai gradatamente la quota a 1500 metri. Il cielo era sereno e il tempo calmo. Alle 14.15 passai sulla verticale di Aleppo, vecchia conoscenza.

Ed ecco di lontano i monti Siriaci, al di là dei quali avrei riveduto finalmente il Mediterraneo. Alla quota di 1700 metri passai sul colle di Bailan.

Alle 14.55 planavo ad Alessandretta. C'era un piroscafo italiano nel porto, col pavese a riva perchè era l'anniversario della Vittoria.

Mi recai flottando al solito posto di ormeggio sulla spiaggia, dove non c'era anima viva, perchè si prevedeva che io sarei arrivato più tardi. Ma poco dopo giunsero di corsa trafelati i miei buoni amici di Alessandretta e venne anche il comandante del piroscafo che era nella rada. Questi mi raccontò che teneva moltissimo a vedere il mio arrivo, ma che, non aspettandomi così presto, era andato anch'egli a riposare: era stato in piedi tutta la notte per necessità di navigazione. Svegliato dal rombo del mio motore, aveva infilato una giacca ed era corso in coperta, ma in quel frattempo io mi ero già ormeggiato nel porto. Ora egli si meravigliava della mia sveltezza.

— Caro comandante — gli dissi — ma noi facciamo tre chilometri al minuto!

Ad Alessandretta dovevo decidere se seguire la rotta dell'Egeo e della Grecia, oppure la rotta lungo la costa nord dell'Africa. Ma dall'esame delle carte de Nord Africa, che mi avevano colà inviate, mi avvidi subito che Bengasi era un porto molto poco adatto per l'ammaraggio, perchè completamente aperto, e mi sarei esposto, in caso di cattivo tempo, al rischio di non potere più ripartire. I bollettini meteorologici di Alessandretta erano buoni, ma non sapevo quale fosse il tempo a Bengasi e a Tripoli. Viceversa avevo dei bollettini ottimi circa le condizioni di tempo tra Leros e Taranto. Non volli quindi barattare il certo per l'incerto, e mi decisi per la rotta del nord.

Quel pomeriggio andai a visitare il Residente Francese, che rividi con grande piacere, ed assistetti ad un piccolo ricevimento al Circolo Internazionale. Progettai di partire nella notte, in modo di arrivare a Napoli verso il tramonto, se il rifornimento a Leros e Taranto si fosse fatto rapidamente, come prevedevo.

Roma: L'apparecchio nelle acque del Tevere

Roma: Ormeggiando l'apparecchio per l'ultima volta

Roma: L'ultimo sbarco

Roma: Dopo lo sbarco

Fui ospitato simpaticamente dai reverendi Padri della Missione Cattolica, con i quali cenai, rievocando episodi del mio viaggio.

Alle 10 andai a dormire per essere svegliato alle 2 di notte. Ma per varî piccoli contrattempi non potemmo essere a bordo, e disormeggiarci prima delle 3.30.

La luce era molto scarsa, perchè la luna scemava ed una leggera foschìa era diffusa sulla terra e sulle acque calme e silenti.

La città dormiva profondamente. Sonnecchiavano anche le imbarcazioni, immobili alla fonda nel porto. Solo due anime ansiose di rivedere la terra natìa non avevano nè davano pace ai pochi pazienti che le assistevano.

Il rombo prepotente del motore, la cui eco si ripercosse sulle oscure montagne della Siria, ruppe la calma di quella notte autunnale. Alle 3.40 ero in volo.

La luna era ancora molto alta e si rifletteva sul mare in un freddo riflesso d'argento. Feci rotta alla bussola in direzione di Capo Anamur, abbandonando sulla destra la costa dell'Asia Minore.

Navigai così per circa due ore e mezzo nella grigia e fredda caligine notturna: sotto, l'immensa distesa plumbea del mare, sopra, il cielo stellato nel chiarore lattiginoso del riverbero lunare; all'orizzonte la foschìa grigia, che nascondeva il confine tra l'acqua e il cielo.

Alle 5.30 avvistai sulla destra una massa scura; era la costa dell'Asia Minore: era il Capo Anamur, il cui splendido faro lanciava ad intervalli la sua vivida luce.

Quella massa nera, greve, della terra, aveva un aspetto quasi di mistero e mi sembrava più vicina di quanto non lo fosse realmente.

Per governar bene in rotta mi servivo delle stelle, cambiando circa ogni mezz'ora l'astro di riferimento, per tener conto della rotazione celeste. Alle 6 cominciò ad albeggiare, e alle 6.20 alle nostre spalle sorgeva il sole, affacciandosi sopra una giornata magnifica di serena calma.

Alle 6.53 ero su Capo Khelidonia. La costa dell'Anatolia in quella meravigliosa mattina era incantevole. Passai su Castellorizo ancora tutto addormentato: il villaggio sul bordo di una piccola insenatura, con le case che si specchiavano nelle acque, sembrava l'immagine della pace, e mi faceva sentire la nostalgia di qualche giorno di riposo, senza l'affannoso agitarsi delle nostre quotidiane partenze.

Alle 9 planai in Leros, a Porto Laki, presso il nostro idroscalo. Era la prima terra dai noi toccata, su cui sventolava la bandiera italiana. Mi sembrava quasi un sogno. Le varie autorità mi fecero grandi feste, accogliendomi con affettuosa simpatia.

Si diede subito mano al rifornimento, ma questo andò per le lunghe, poichè avevamo i serbatoi quasi vuoti; e così con il ritardo che ne veniva alla partenza vidi sfumare la gita per Napoli nello stesso pomeriggio.

Appena pronto, mi feci rimorchiare in una posizione conveniente, e verso le 11 ero in volo. Diressi immediatamente per il Canale di Corinto. Un leggero vento da nord-est mi ostacolava un poco.

Alle 13.10 ero su Corinto, dove trovai i soliti fortissimi « remous », che sono una specialità di questo istmo. Debbo però dire che ero a quota molto bassa. All'altezza di Patrasso mi buttai sull'Epiro, seguendo presso a poco la stessa rotta che avevo tenuto all'andata, e aumentando di quota per doppiare le catene dei monti.

Alle 15.15 ero sul mare Ionio, e feci rotta direttamente per Santa Maria di Leuca. Aguzzai lo sguardo per riconoscere il suolo patrio. Varie altre volte avevo atterrato su Otranto, e sapevo che a distanza si presentava come una lingua di terra molto bassa sul mare. Un po' di foschìa e qualche straterello di nubi facevano da sipario alla vista; ma alle 15.45 mi apparve distintamente tra le nuvole una sottile linea sull'orizzonte: era Capo d'Otranto!

Alle 16.13 precise passai sulla verticale della costa pugliese all'altezza di Tricase. Ero in Italia!

Alle 17 del mio orologio, che corrispondevano alle 16 dell'ora italiana, mi libravo nel cielo di Taranto, e dopo un giro sul

Canal Grande, dove una gran moltitudine si accalcava, planai davanti l'idroscalo. Quel giorno avevo volato per circa dodici ore e compiuti 1800 chilometri: diciotto giorni prima avevamo lasciato il suolo giapponese.

L'unico fastidio che risentivo del lungo volo era una diminuzione dell'acutezza uditiva, che persisteva ancora per due o tre ore dopo di essere disceso dall'apparecchio; non mi trovai quindi in condizioni di sentire i varî saluti, che simpaticamente mi furono rivolti appena discesi in terra.

Arrivando a Taranto, ebbi un'idea dell'interesse col quale in Italia era stato seguìto il mio volo e che avevo ignorato nella mia lontana peregrinazione. Tutti mi domandavano se fossi stanco. Per quanto negli ultimi due giorni avessi percorso da Bender Abbas a Taranto circa 4400 chilometri, volando trenta ore e lavorando tutto il resto del tempo, se ne togli otto ore in tutto di sonno, francamente e senza iattanza potevo affermare di non essere stanco. E neppure Campanelli lo era. Forse era l'abitudine, forse era la mèta vicina che raddoppiava le nostre energie.

Il giorno dopo alle 7.50 lasciai Taranto. Passai con tempo buono la Calabria alla quota di 2000 metri. Il Tirreno però ci trattò male. Alle 9.45 venne su da scirocco un nero uragano, e mi trovai così a vagolare lungo tempo in mezzo ad esso al sud della Penisola Sorrentina, senza la possibilità di vedere terra e di potere quindi passare dall'altra parte.

Cominciai a fare una rotta a zig-zag con la direttrice rivolta a ponente, tra la terra e il largo, finchè non vidi in un valico della Penisola Sorrentina un breve passaggio tra le nuvole: non credo che tra queste e la terra vi fossero più di venti metri di spazio. Mi infilai lì in mezzo, sfiorando gli alberi ed essendo spesso succhiato verso terra da violentissimi vortici. Sorvolai due o tre case, a breve altezza, ma ero finalmente sul golfo di Napoli. Alle 10.25 planavo nel porto di Napoli!

A terra, sotto la pioggia, S. A. R. la Duchessa d'Aosta era a vedere l'arrivo in patria di *Gennariello*.

Da Roma mi telefonarono di rinviare l'arrivo all'indomani, poichè a causa del cattivo tempo, non era consigliabile amma-

rare tra il Ponte del Risorgimento e il Ponte Margherita, dove intendevo di scendere.

Il giorno seguente, sabato, 7 novembre, alle ore 3 del pomeriggio, *Gennariello* prendeva acqua nel Tevere, all'altezza di Ponte Ripetta, acclamato da un'immensa moltitudine che si affollava sui ponti e i parapetti come sulle scalee di un antico circo romano.

La mia crociera di 55.000 chilometri era finita.

Il Primo Ministro Mussolini volle abbracciarmi nel nome d'Italia, in quel sacro nome che mi aveva dato la fede e la volontà della vittoria.

APPENDICE

CARATTERISTICHE DI ALLESTIMENTO DELL'IDROVOLANTE E RISULTATI

L'APPARECCHIO E LA SUA COSTRUZIONE

L'apparecchio S. 16 Ter, destinato alla crociera Roma-Melbourne-Tokio-Roma, non fu costruito espressamente in previsione di tale prova, ma fu prelevato tra il materiale di rifornimento delle squadriglie della R. A. I.

Esso apparteneva ad un gruppo di circa 150 idrovolanti simili, Savoia-Marchetti 1925, costruiti nei cantieri Savoia della Società Idrovolanti Alta Italia (SIAI), a Sesto Calende.

L'apparecchio era quindi strettamente di serie militare. Su di esso fu montato il motore Lorraine 450 HP, e fatti tutti gli adattamenti pratici e tutte quelle sistemazioni interne che il grande viaggio consigliava.

L'idrovolante S. 16 Ter è interamente costruito in legno.

Questa caratteristica avrebbe potuto dare delle preoccupazioni almeno teoriche nello studio preventivo del viaggio, per il clima che si andava ad attraversare.

Ma già in precedenti missioni avevo potuto formarmi un concetto della bontà di costruzione degli apparecchi Savoia, che pur nella produzione di serie erano eseguiti con la più vigile cura, e secondo la tecnica più progredita.

In tali costruzioni in legno la SIAI si è specializzata, pei pro-

cedimenti con cui tratta il legno nelle costruzioni aviatorie, allo scopo di proteggerlo contro gli agenti atmosferici e contro il deperimento delle prolungate immersioni.

Sommariamente si tratta di imbibizioni e smaltature con speciali miscele antiputride ed elastiche a base di catrame, bitume e guttaperca in varie proporzioni e consistenza.

Il legno così trattato diviene assolutamente impermeabile ed inattaccabile dagli agenti atmosferici, e mantiene queste sue qualità per un tempo indeterminato.

Questi procedimenti avevano già fatto la loro prova prima del mio viaggio, ma in questo la loro efficacia è stata veramente straordinaria.

In una crociera di sei mesi in cui l'apparecchio restò all'àncora come un *yacht*, sovente sbatacchiato dalle tempeste, strisciando in velocità sopra insospettati bassifondi, non si ebbero mai preoccupazioni per stillicidi dovuti a infiltrazioni d'acqua nello scafo.

Se si considera che la maggior parte del viaggio si è svolta sotto temperature canicolari di oltre 50° centigradi al sole, e che per mesi l'apparecchio volò l'intero giorno in questa atmosfera folgorante, se si considera che a sera, dopo simili giornate torrefacenti, la temperatura cadeva così bruscamente che l'umidità dell'aria si condensava ricoprendo di un velo d'acqua ogni parte dell'apparecchio, si può valutare lo straordinario cimento che costituì tutto ciò per la struttura in legno di esso, e ci si può fare un'idea del grado di perfezione che può essere raggiunto oggi dalla tecnica delle costruzioni in legno.

Oltre il trattamento caratteristico SIAI, del materiale, menzionato più sopra, l'idrovolante S. 16 Ter presenta il vantaggio di una riuscita fusione di collegamenti e connessioni da cui risulta una continuità strutturale monolitica, perfettamente armonica e completa che non dà luogo a localizzazione di quei processi occulti di deperimento con cui si inizia l'irreparabile rovina di un apparecchio.

Per ragioni ovvie, note a tutti i competenti, una nuova macchina mancha sempre di quella omogeneità di resistenza all'uso,

che è condizione necessaria per trionfare nelle prove eccezionali dell'impiego pratico.

L'S. 16 Ter, nella sua architettura non modernissima, tradisce la discendenza da un progetto iniziale che ha oramai cinque anni di vita.

Ma cinque anni di perfezionamenti guidati dall' esperienza dell'uso, e realizzati con mezzi modernissimi hanno fatto di esso una macchina completa, armonica, selezionata.

All'infuori di tutto ciò, la costruzione dell'S. 16 Ter si avvale dei materiali più comunemente in uso nelle analoghe costruzioni aviatorie. La cellula è interamente di legno Silver Spruce trattato con le note miscele.

Lo scafo è di legno compensato in tre strati di betulla di primissima qualità incollato alla caseina, nello spessore di 4 mm. sui fianchi, 5 sui fondi, 3 sopra coperta.

La parte soggetta all'immersione è costituita di un triplice fasciame, formato dall'interno verso l'esterno dei seguenti strati sovrapposti:

1) Uno strato di legno compensato di betulla di 5 mm.
2) Una tela impregnata di mastice alla guttaperca-catrame.
4) Uno strato di liste diagonali in legno di cedro: spessore mm. 4.
4) Una tela imbevuta di guttaperca-catrame.
5) Uno strato di liste longitudinali di cedro spessore mm. 5.

Questi strati sono cuciti insieme fortemente da una chiodatura in rame molto avvicinata.

A finitura la superficie d'immersione è coperta da un mastice-stucco molto denso della solita composizione.

Il legno della parte emersa è trattato con una prima mano di stucco grasso, poi con due mani di vernice a smalto lucida.

Le ferramenta sono smaltate con vernice nera a fuoco a 200^0.

L'elica, che non fu mai cambiata in tutto il viaggio e che alla fine di esso non presentava alcuna traccia di deformazione, era un monoblocco a quattro pale in noce stagionata, preparata secondo la tecnica degli Stabilimenti SIAI.

L'apparecchio è stato complessivamente in viaggio 201 giorni, di cui 123 giorni in acqua e all'aria aperta, sotto temperature variabili tra 0° e 40° centigradi all'ombra, e complessivamente 49 giorni sotto la pioggia. Ha potuto avere ricovero in hangar per 78 giorni.

Lo scafo non ha subìto alcuna deformazione o deperimento, come si poteva constatare all'arrivo.

LA CELLULA

Sul bordo di attacco dell'ala, la tela è stata rinforzata; le cuciture sono tutte doppie, e numerose cuciture aggiunte assicurano un miglior collegamento fra la tela e le centine.

La tenuta stagna delle ali è stata curata in maniera minuziosa.

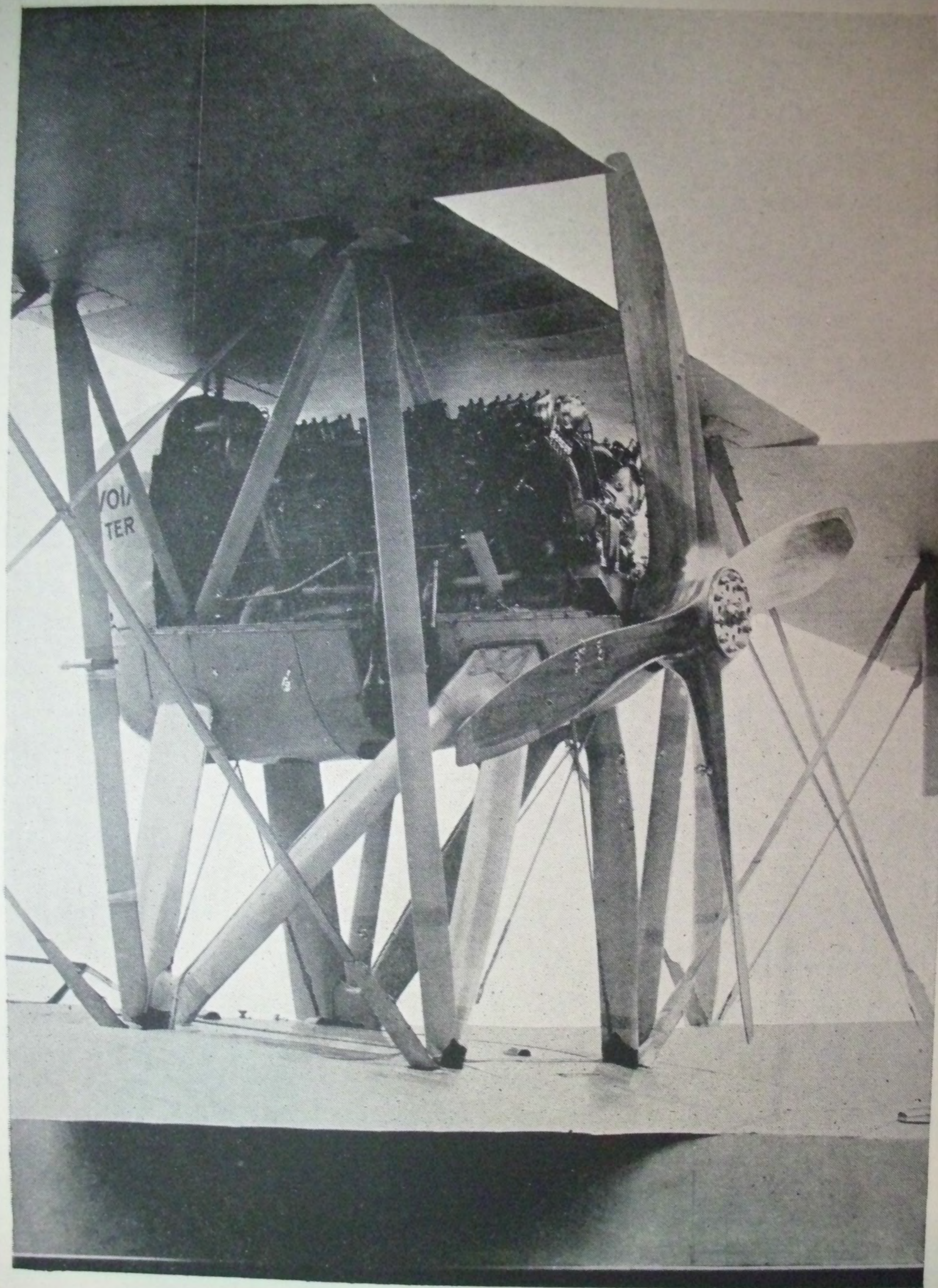
In corrispondenza degli attacchi dei montanti coi longheroni sono state messe delle piccole cappe di cuoio piene di grasso fissate in maniera stagna alla superficie dell'ala e chiuse strettamente attorno alle pipe dei montanti.

Al disopra di queste vi sono poi le normali difense o carenature in alluminio semi-stagno.

Tutti i tornichetti e le altre parti soggette ad ossidarsi sono state protette con guaine di tela o di cuoio riempite di grasso.

Nei punti nei quali era difficile ottenere diversamente la completa tenuta stagna delle ali si sono applicate delle protezioni con tela incollata e verniciatura da rimuoversi in caso di smontaggio dell'ala.

In considerazione del clima torrido ed umidissimo cui l'apparecchio sarebbe stato sottoposto in gran parte del viaggio, la verniciatura delle ali fu oggetto di speciale cura, ben conoscendo le difficoltà incontrate da altri aviatori in precedenti voli nella zona torrida. Così le tele furono imbevute largamente di vernice tenditela « Titanine rossa », opaca ai raggi ultravioletti, e in superficie esterna furono verniciate a specchio con vernice nitro composta « Titanine argento ».

Tale trattamento dette ottimi risultati. Alla fine del viaggio le ali superiori erano ancora nuove. L'ala inferiore destra fu

Dettaglio dell'installazione del motore

cambiata a Tokio, perchè deperita per numerosi investimenti di battelli. L'ala inferiore sinistra, per quanto rattoppata, prestò ottimo servizio fino al termine del viaggio.

I COMANDI

I cavi di comando furono montati su pulegge a sfere di grande diametro per rendere minimo l'attrito; furono aggiunte delle pulegge di guida, per evitare in modo assoluto anche il più lieve sfregamento dei cavi contro gli elementi interni dell'ala o dello scafo; ed in corrispondenza di ogni puleggia di rinvio furono praticate nella tela delle ampie finestre in celluloide, ermeticamente stagne, per l'ispezione immediata.

I cavi di comando furono montati in modo che si potessero sostituire senza smontare le ali, sfilandoli dopo aver congiunto il nuovo cavo ad una estremità del vecchio cavo.

Fu installato il doppio comando perchè, il pilota potesse all'occorrenza avere una certa libertà di movimento, cedendo la manovra al motorista.

La manovra dell'apparecchio, in seguito alle particolari cure adottate, risultò leggerissima.

IL CASTELLO MOTORE

Il castello motore, già studiato per la sistemazione del motore Fiat A. 12 bis, fu l'unica parte dell'apparecchio cui fossero state apportare sensibili modifiche, onde potervi sistemare il motore Lorraine 450 HP.

Questo motore ha i cilindri disposti su tre file a W, e per permettere il passaggio delle teste dei gruppi di cilindri laterali, furono dovute abolire le diagonali dei montanti, che collegano il piano centrale superiore al castello motore.

La funzione di queste diagonali fu però trasportata nelle coppie di montanti immediatamente adiacenti, che collegano il piano centrale superiore con lo scafo.

Tali montanti furono opportunamente irrobustiti; e le loro diagonali, in cavo di acciaio, furono sostituite con due profilati di

acciaio, perchè altrimenti gli spostamenti elastici del piano centarle sarebbero forse risultati troppo forti, a causa della maggiore lunghezza delle diagonali attuali rispetto a quelle eliminate. Le traversine del castello motore furono sostituite con nuove traversine in noce, massicce e molto robuste, in previsione di possibili vibrazioni del motore, che però non si verificarono affatto.

Inoltre si dovette ulteriormente diminuire la profondità del piano centrale superiore, dal lato del bordo di uscita, per lasciare libero il giro dell'elica, perchè il motore Lorraine 450 HP ha un albero di minor lunghezza rispetto a quello del motore Fiat A. 12 bis.

L'ATTREZZATURA MARINARESCA

L'idrovolante, sebbene destinato a navigare nell'aria, deve tuttavia partire dal mare e ridiscendervi al termine del suo volo. Può accadere che, per cause imprevedibili, l'idrovolante sia obbligato a discendere in mare aperto e a rimanervi a lungo in condizioni di mare e di tempo non buone.

L'attrezzatura marinaresca è stata perciò singolarmente curata in tutti i suoi dettagli, poichè, come ai navigatori è noto, una deficienza anche piccola può avere serie conseguenze.

a) *Sistemazione per il rimorchio e l'ormeggio.*

Negli idrovolanti di tipo normale non è prevista una sistemazione adatta per il rimorchio dell'apparecchio in mare aperto. In caso di necessità, quando si debba improvvisare una sistemazione di fortuna, bisogna fissare il cavo di rimorchio ai montanti del castello motore, e quindi avviarlo, mediante ritenute, sulla prua. In tali condizioni l'apparecchio, durante il rimorchio, tende ad immergere la prua, imbarça acqua, e non ha la stabilità di rotta necessaria. Inconvenienti analoghi si verificano quando l'apparecchio debba essere ancorato in mare aperto ed agitato.

Nell'apparecchio allestito per il viaggio, l'ossatura della prua dello scafo fu rinforzata internamente, mediante due puntali in acciaio disposti a V ed in corrispondenza di questi, sotto la chiglia,

fu applicato un robusto golfare, da servire sia per il rimorchio che per l'ormeggio dell'apparecchio alla fonda. Dato che, quando l'apparecchio è in acqua, questo golfare si trova al di sotto della linea di galleggiamento, un cavo di rimorchio e di ormeggio munito di redance e di un sistema elastico per attutire gli strappi dovuti al mare, fu guernito in permanenza ed opportunamente fissato sull'esterno dello scafo lungo il fianco destro.

Per l'ancoraggio dell'apparecchio era a bordo sistemato un ancorotto di 15 kg., tipo ammiragliato, con circa 10 metri di catenella e 50 metri di sagola speciale appositamente fabbricata nella Corderia di Castellammare di Stabia.

b) *Sistemazione per la navigazione a vela.*

Per quanto il motore avesse una sicurezza di funzionamento eccezionale, pure si doveva prevedere che l'apparecchio fosse obbligato a scendere in mare per una causa qualsiasi e in un momento in cui si trovasse lontano dalla costa o da navi che potessero prestargli aiuto, non essendo stata prevista alcuna scorta di nessun genere, nè alcuna nave di appoggio.

Bisognò quindi mettere l'apparecchio in grado di raggiungere la costa anche in tale disgraziata circostanza.

Un sistema che si sarebbe potuto usare e che sembrava ottimo a prima vista era quello di portare sull'apparecchio un motorino ausiliario del tipo fuori bordo, simile a quelli usati dalle comuni imbarcazioni, predisponendo le necessarie sistemazioni per il momento dell'impiego.

A parte il peso rilevante, 25-30 kg., di un tale motorino, il suo aiuto poteva riuscire abbastanza efficace in condizioni di assoluta calma di mare e di vento; ma non certo appena questi due elementi accennassero ad agitarsi.

L'esperienza insegna che imbarcazioni di tipo normale, con motori di 15-20 HP (vedi alcune motobarche della R. Marina) non riescono talvolta a navigare con vento e mare in prua o in condizioni altrimenti sfavorevoli.

In molto peggiori condizioni sarebbe venuto a trovarsi un idrovolante che ha qualità nautiche molto cattive ed offre con la

sua cellula una presa enorme al vento. Per questo pensai di risolvere il problema con la vela che ha la proprietà di aumentare la sua efficacia parallelamente alla forza del vento.

L'apparecchio, sotto l'azione del vento, tende a disporsi con la prua nella direzione di esso, per effetto degli impennaggi di coda ed a causa della maggiore immersione a prua. Bisognò correggere questa tendenza spostando verso prua il centro di pressione del vento. Furono eseguite numerose esperienze, e la sistemazione velica si ridusse al semplice impiego di un fiocco all'estremità della prua. Le aste del fiocco e la pennola furono costruite in duralluminio e così pure il timone, la cui forma riuscì del tutto simile a quella di un timone da cutter.

La sistemazione del timone fu fatta lateralmente allo scafo, il più possibile verso poppa; e perchè il timone funzionasse efficacemente, sia come timone sia come deriva, fu previsto che dovesse sempre trovarsi dal lato di sottovento, e per questo esso poteva indifferentemente sistemarsi sia sulla dritta che sulla sinistra dello scafo.

Il timone, perchè potesse funzionare bene anche come deriva, era di rilevanti dimensioni e fu largamenae compensato, perchè non ne risultasse uno sforzo troppo grande sulla barra.

In tal guisa il centro di figura della parte immersa veniva spostato verso poppa, e il centro velico verso prua in modo da diminuire la tendenza orziera dell'idrovolante.

Tutta la sistemazione velica si poteva montare e smontare completamente in pochi minuti e riporre in apposite cappe nella coda. La pennola era innestata in un apposito alloggio sul longherone anteriore del piano centrale, ed era trattenuta da quattro venti in cavo di acciaio, che andavano a fissarsi ai quattro anelli di sospensione dell'apparecchio.

L'asta di fiocco era in due pezzi smontabili ed era pure controventata con cavetti di acciaio. Le esperienze eseguite dimostrarono che l'apparecchio navigava benissimo col vento di traverso, anche in condizioni sfavorevoli di mare, e poteva anche stringere ulteriormente il vento in condizioni di mare tranquille. In questo modo l'apparecchio acquistava una completa libertà di movimenti

e la possibilità di manovrare sicuramente in un settore di oltre 180°.

Era così possibile dirigersi con sicurezza verso una terra compresa in quel settore e scegliere opportunamente il punto di approdo in modo da evitare avarie contro scogliere, ecc.

c) *Le riserve di bordo.*

Qualora per una panne di motore, lontano dalla costa e con calma di vento, l'apparecchio fosse stato obbligato ad una lunga permanenza in mare, senza poter ricevere soccorsi, l'equipaggio poteva ricorrere per il proprio sostentamento ad una cassetta di viveri di riserva e a un piccolo distillatore per l'acqua potabile.

La cassetta dei viveri di riserva sufficienti per circa una settimana conteneva:

Brodo concentrato	gr.	300
Carne in scatola	»	1500
Marmellata	»	1000
Frutta sotto spirito	»	500
Biscotto	»	1000
Cognac	»	1200

con un peso complessivo di 8 kg., compreso l'imballaggio in cassetta ermeticamente stagna.

Il distillatore era del tipo da laboratorio con la calderina in rame stagnato e il serpentino in ottone nichelato.

Era previsto che dovesse essere montato sulla prua dell'apparecchio, con una sistemazione particolarmente studiata onde eliminare i pericoli di incendio ed assicurare la stabilità del complesso anche con mare agitato.

La circolazione dell'acqua per il raffreddamento del serpentino era ottenuta mediante un sifone. Questo piccolo distillatore del peso di circa 8 kg. funzionava a mezzo di una lampada a benzina « Primus », e poteva fornire un bicchiere d'acqua disitillata ogni cinque minuti.

Un'attrezzatura da pesca permetteva di venire in ausilio alla limitata provvista di viveri.

La stessa caldaietta del distillatore poteva essere scoperchiata ed essere utilizzata come recipiente per cucinare.

Completavano l'attrezzatura marinaresca i fanali di fonda per permanenza di notte in porto, i fanali di via, una pistola *Very* per segnalazioni, un megafono, una gaffa, ecc.

STRUMENTI DI BORDO

Furono sistemati sull'apparecchio tutti gli strumenti per il completo controllo del motore e gli strumenti normali di navigazione come segue:

Contagiri del motore.

Manometro pressione olio.

Manometro pressione benzina (pompe A. M.).

Aerotermometro per l'acqua del radiatore.

Aerotermometro per l'olio, applicato sul tubo di uscita dell'olio dal motore.

Indicatore di livello della benzina nei serbatoi.

Indicatore di velocità (tipo Venturi).

Inclinometro.

Sbandometro.

Altimetro.

Bussola Aèra, con grafometro.

Bussola Ludolph.

Due orologi.

Clinoaccelerometro.

Tutti gli strumenti erano radionizzati.

L'aerotermometro per l'olio è stato applicato al tubo di uscita dell'olio dal motore, in modo da avere sempre l'esatta indicazione della temperatura dell'olio all'uscita della circolazione ed essere istantaneamente avvertiti, dalle variazioni di questa, delle minime irregolarità di funzionamento del motore.

Le bussole erano due: una del tipo Ludolph, sistemata nella prua in basso davanti al pilota, lontana per quanto possibile dalle

masse di ferro mobili ed illuminata da un oblò praticato nello scafo; l'altra, del tipo Aèra, fu sistemata subito dietro il parabrise, fra il pilota e il motorista, e poteva servire anche per prendere dei rilevamenti e stabilire la posizione dell'apparecchio.

La bussola Ludolph dette ottimi risultati in tutto il viaggio, mentre l'altra per la sua instabilità e il suo cattivo comportamento sotto le vibrazioni fu scartata.

L'indicatore di livello della benzina era del tipo a galleggiante con trasmissione flessibile a distanza. Questo dopo circa tre tappe fece avaria e non servì più in tutto il viaggio.

SISTEMAZIONI ACCESSORIE DI BORDO

Sull'apparecchio era sistemata una piccola macchina cinematografica Ica e una macchina fotografica panoramica. La sistemazione cinematografica era stata studiata in modo che il pilota potesse agevolmente montare, smontare e far funzionare la macchina durante il volo.

Dopo le prime quattro tappe l'apparecchio cinematografico fece avaria. Fu riparato. Fece avaria nuovamente e non servì più.

Il materiale fotografico andò in gran parte perduto a causa dell'umidità, dell'intenso calore e della difficoltà di sistemare il tutto in posizione protetta, dato il poco spazio disponibile a bordo.

Per diminuire lo sforzo fisico da sopportare per un lungo pilotaggio, furono prese tutte le precauzioni per alleviare le fatiche del volo.

L'apparecchio fu perfettamente centrato in modo che non occorreva alcuna pressione sui comandi nella linea di volo. E tale si mantenne in tutto il viaggio.

Lo schienale e il sedile furono accuratamente imbottiti e foderati in cuoio.

Davanti alle due pedaliere trasversalmente allo scafo fu sospesa una larga cinghia di cuoio, sulla quale il pilota o il motorista a turno potessero distendere le gambe per sgranchirle durante i periodi di riposo nelle lunghe ore di volo.

Un « termos » con bevande rinfrescanti fu sistemato sotto il sedile, a portata di mano dell'equipaggio.

Il Ministero dell'Aria Inglese gentilmente mise a disposizione due speciali caschi, leggerissimi, aerati internamente e verniciati fra due strati di tela con speciale vernice a base di sali di piombo, che proteggono dall'azione dannosa dei raggi solari ultravioletti nelle zone equatoriali durante il volo di quota, ed essi si dimostrarono molto efficaci contro i colpi di sole. Non avemmo mai il più leggero mal di capo.

Il parabrise fu munito di vetri Triplex infrangibili; una coppia di vetri di rispetto fu portata a bordo dell'apparecchio.

Di fianco al pilota fu sistemato un portacarte con tutto l'occorrente per carteggiare, in modo che lo stesso durante il volo potesse prendere rilevamenti con la bussola superiore, e determinare, coi metodi di navigazione piana, la sua posizione sulla carta, tracciare rotte, prendere appunti sul giornale di bordo, ecc.

BAGAGLIO

Data la lunghezza della crociera e dato che questa si svolgeva attraverso i più svariati paesi, spesso in regioni addirittura selvagge, era necessario che l'equipaggio portasse seco, a bordo dell'apparecchio, un limitatissimo ma pur completo corredo personale. Per poter assolvere anche i doveri di rappresentanza nelle più lunghe fermate, il corredo doveva essere completato con abiti da società.

In un primo tempo era stato stabilito per il bagaglio un peso di 30 kg., ma all'atto pratico non si riuscì, malgrado le più ingegnose combinazioni, a far discendere il peso del bagaglio al disotto di 48 kg.

Lo spazio dietro lo schienale del motorista fu adibito a bagagliaio e fu completamente separato, con tramezzi in legno compensato, dall'adiacente spazio, sulla sinistra, occupato dai comandi dell'apparecchio e da un serbatoio di benzina.

CAPPE

L'apparecchio essendo soggetto a facili avarie durante la sua permanenza in acqua tra una tappa e l'altra, tutte le precauzioni furono prese per evitare inconvenienti che avrebbero potuto pregiudicare, in maniera veramente spiacevole, la buona riuscita del viaggio.

I comandi dell'apparecchio furono muniti di un sistema di bloccaggio, per evitare che fossero danneggiati sia dagli sbattimenti provocati da improvvise e mutevoli raffiche di vento, sia dalla manovra di indesiderabili curiosi.

Il motore poteva essere completamente racchiuso in una cappa di tela oleata fissata con cavetti d'acciaio.

In analoga maniera, poteva essere chiusa con cappa impermeabile l'apertura dello scafo in corrispondenza del pilota e del motorista.

Una speciale cappa impermeabile che chiude completamente il posto dei passeggieri e dalla quale uscissero solo le teste di questi attraverso aperture elastiche, fu prevista per evitare che lo scafo si riempisse d'acqua durante la sua permanenza in mare grosso o sotto i violenti acquazzoni delle zone equatoriali e in modo che l'equipaggio potesse godere di un certo riparo pur sorvegliando l'esterno. Vi erano poi le normali cappe dell'elica e dei magneti.

DISTRIBUZIONE DEL CARICO

La distribuzione del carico dell'apparecchio risulta dall'elenco e dagli schizzi allegati. Tutto il materiale fu sistemato in cassette appositamente costruite in legno compensato o in alluminio. Queste a loro volta furono sistemate nello scafo su mensolette o basamenti, e fissate con cinghie.

Tutte queste sistemazioni inevitabilmente importarono un maggior peso di 20-25 kg., ma se ne ottenne il grande vantaggio di poter situare quasi 300 kg. di materiale minuto ed ingombrante in maniera stabile, facilmente accessibile e a portata di mano a seconda della necessità, pur lasciando completamente libero lo spazio in corrispondenza del portello di prua, che deve permettere

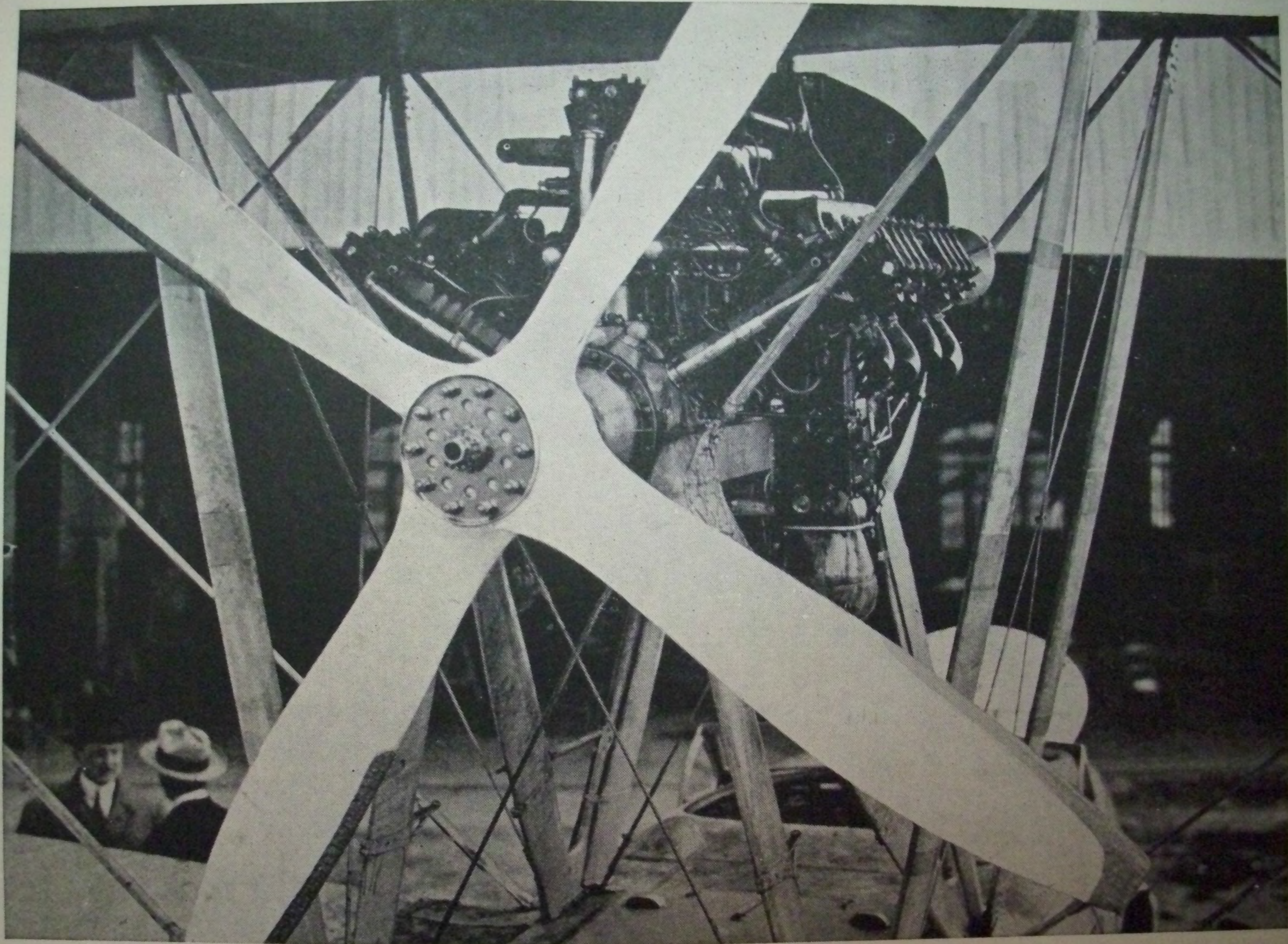
al motorista di muoversi agevolmente durante la manovra di ormeggio, e per dare fondo e salpare l'àncora con forte corrente.

IL MOTORE

Come accennato precedentemente, parlando dell'apparecchio, sull'idrovolante fu montato un motore Lorraine 450 HP avente le seguenti caratteristiche:

Potenza	460 HP
Numero di giri	1850
Disposizione cilindri su tre file a	60°
Corsa	mm. 180
Alesaggio	» 120
Cilindrata totale	dm^3 24,5
Potenza per litro cilindrata	18,8 HP
Compressione	5,2
Peso totale	kg. 380
Peso per HP	» 0,845
Consumo olio HP-ora	gr. 11 a piena potenza » 16 » 2/3 »
Consumo benzina HP-ora	gr. 220 a piena potenza » 211 » 9/10 » » 245 » 2/3 »
Consumo orario a 2/3 potenza	Olio . . . kg. 73 Benzina . » 4,8

Pur essendo già prevista per gli apparecchi S. 16 in servizio nella R. Aeronautica, la sostituzione del motore Fiat A. 12 bis 280 HP col motore di maggiore potenza Lorraine 400 HP per l'allestimento dell'apparecchio destinato al viaggio, detti la preferenza al motore 450 HP, per un complesso di considerazioni che accennerò brevemente.

Il motore 450 è direttamente derivato dal 400, col quale ha intercambiabili numerosi pezzi. Fondamentalmente differisce per la diversa disposizione dei cilindri, per l'aumentata corsa dei pistoni (10 mm.) e per l'aumentato numero dei giri (dal 1700 a 1850).

Altro dettaglio dell'installazione del motore

Queste due ultime differenze costituiscono i fattori dell'aumento di potenza e sono facilmente sopportate dai varî pezzi del motore, che nel loro impiego sul 400 avevano già confermato larghi margini di robustezza e di durevolezza.

La velocità media dei pistoni è di 11 m. al secondo, già raggiunta e con ottimi risultati, anche su altri motori.

Le severe ed accurate esperienze eseguite sul motore 400 HP, durante le difficilissime prove, superate con brillanti risultati, hanno servito di base nella costruzione del 450 per lo studio e la realizzazione di un compleso di piccole modifiche che costituiscono altrettanti perfezionamenti rispetto al motore 400 HP.

Soltanto il particolare della disposizione dei cilindri, su tre file a W ha portato, considerato a sè, un piccolo svantaggio per l'aumentata resistenza frontale all'avanzamento, svantaggio largamente compensato però dalla diminuzione di peso di circa 40 kg. realizzata per la diminuita lunghezza del carter e dell'albero motore.

Il collegamento della biella madre con le bielle secondarie, altra differenza notevole fra i due motori, è dal punto di vista meccanico, molto più favorevole nel 450 HP.

L'equilibrio e la compensazione delle masse rotanti è risultato ottimo anche nel 450, tanto che nel funzionamento a qualunque andatura non si sono rilevate affatto vibrazioni.

Si deve ancora notare che eccettuati i pochi secondi necessari per il decollaggio dell'apparecchio, essendo il motore destinato a lavorare non a pieno regime richiedendosi in volo da esso una potenza di poco più di 300 HP, le condizioni di funzionamento generali venivano ad essere certo non peggiori di quelle del motore 400 HP.

A ciò si aggiungeva:

1) una molto maggiore accensibilità, per la più grande apertura dell'angolo tra le file dei cilindri e un migliore raffreddamento del motore;

2) un cospicuo aumento di potenza, che permette di far decollare l'apparecchio con un carico utile di 1100 kg. e far fronte a molte eventualità, come quelle per es. della inevitabile ridu-

zione di potenza del motore dopo qualche centinaio di ore di funzionamento continuato.

Pertanto il confronto, fra il piccolo inconveniente causato dall'aumento della resistenza all'avanzamento, ed i numerosi vantaggi meccanici condussero naturalmente a dare la preferenza al 450, tanto più trattandosi di un volo non di velocità pura, ma di regolarità.

I motori approntati per il viaggio furono due: dei quali uno fu montato sull'apparecchio; l'altro, di riserva, fu spedito a Tokio. Questi due motori erano delle serie comuni e non ebbero altra preparazione che una verifica e un montaggio maggiormente accurato e controllato.

PARTICOLARI DEL MOTORE

a) *Valvole*.

Le valvole sono di uno speciale acciaio al silcromo, esperimentato recentissimamente.

Le prove di queste valvole sono state eseguite durante l'approntamento dei motori, e si è così avuto occasione di osservare il rigore col quale vengono eseguiti gli studi e le esperienze della Ditta Lorraine.

Le nuove valvole da esperimentare sono montate, unitamente a valvole di vecchio tipo, sulle teste di un gruppo di cilindri sistemato su di apposito banco-prova.

Gli alberi a camme sono azionati da un motorino elettrico al regime normale di giri.

Una lampada a gas mediante opportune tubazioni serve a riprodurre sulle valvole e nei cilindri con un getto di gas caldissimo le condizioni di temperatura che si determinano nel funzionamento normale del motore.

Queste valvole erano già in prova all'inizio dell'approntamento dei motori e hanno seguitato a funzionare, sotto l'azione regolare e continua del motorino elettrico e della lampada a gas, per ben altri quindici giorni, interrotti soltanto da qualche bre-

vissimo e saltuario arresto, al solo scopo di controllare l'andamento della prova.

Al termine di tale rigoroso esperimento, corroborato anche da altri più brevi sui banchi-prova normali, essendosi riscontrata effettivamente una superiorità delle valvole al silcromo rispetto alle precedenti, queste sono state adottate per il motore destinato al viaggio come in tutti i nuovi motori di serie.

Tali valvole dettero in tutto il viaggio risultati straordinariamente soddisfacenti, nonostante le anormali temperature cui talvolta furono esposte a causa delle laboriose e difficili manovre di decollaggio nelle regioni della zona torrida.

Una piccola modifica fu apportata ai bilancieri nel dispositivo per la regolazione delle punterie, in modo da rendere molto, più stabile la regolazione stessa, e anche questa modifica dette ottimi risultati.

b) *Bronzine dei bilancieri.*

Uno dei punti nei quali la lubrificazione del motore è meno sicura si ha in corrispondenza delle bronzine dei bilancieri del lato aspirazione dei gruppi dei cilindri laterali.

Nei due motori allestiti per il raid, le bronzine normali sono state sostituite con delle bronzine che terminano all'estremità dell'asse con una vaschetta, nella quale si raccoglie l'olio che altrimenti sfuggirebbe, costituendo così dei piccoli serbatoi che meglio assicurano la lubrificazione dei bilancieri stessi.

c) *Albero motore.*

L'albero motore è prolungato posteriormente per allontanare il mozzo dell'elica dal carter del motore.

I bulloni originali del mozzo dell'elica sono muniti di dado e rondella Grover, poichè l'aviazione militare francese non richiede l'uso di controdadi; però nel caso attuale fu ritenuto più opportuno ricorrere all'impiego dei primi con dadi e controdadi, come si fa usualmente sugli apparecchi della R. Aeronautica.

d) *Magneti.*

I magneti sono del tipo Scintilla, e hanno la particolarità di potersi molto semplicemente smontare nelle varie parti principali.

È così facile rendere intercambiabili i magneti destri e sinistri, come è stato pure possibile sostituire nel materiale di scorta portato a bordo dell'apparecchio i magneti con le sole parti effettivamente soggette a deteriorazioni, eliminando per esempio le pesanti calamite permanenti.

Tali magneti non dettero mai il menomo fastidio in tutto il viaggio, tranne nell'ultima fase di esso, per un corto circuito verificatosi tra due conduttori di un portacontatti.

L'avaria fu riparata facendo sortire dalla punta di contatto il conduttore rivestito di un tubo di ebanite.

e) *Cappottatura del motore.*

L'esperienza dei precedenti raids ha dimostrato l'utilità di avere gli organi importanti del motore in posizione facilmente accessibile.

Il còmpito del motorista ne è molto agevolato, il motore può essere facilmente e frequentemente ispezionato, le eventualità di avaria vengono per ciò ad essere indirettamente diminuite.

Per questa ragione il motore Lorraine 450 HP, nonostante che per la disposizione a W dei gruppi di cilindri offra una notevole superficie frontale, fu sistemato sull'apparecchio senza cappottamento e solo il radiatore e il serbatoio dell'olio, situati anteriormente, davano con la loro forma un leggero avviamento iniziale all'aria.

Le teste dei cilindri dei gruppi laterali risultano in posizione molto sporgente rispetto al radiatore, per cui oltre ad essere facilmente accessibili, sono anche direttamente raffreddate dalla corrente d'aria.

I carburatori dei motori Lorraine normali, destinati ad apparecchi militari veloci, per diminuire la resistenza all'avanzamento, sono messi in una posizione che risulta poco accessibile quando il motore è montato su una incastellatura come quella

dell'S. 16 Ter e può subire speciali vortici e risucchi dalla corrente d'aria.

Per eliminare, questo inconveniente, i carburatori sono stati distanziati dal carter del motore, modificandone opportunamente gli attacchi.

Così pure le prese d'aria dei carburatori sono state munite di due abbondantissime maniche a vento, rivolte verso prua per ottenere un abbondante afflusso d'aria anche a bassa velocità.

f) *Alimentazione dei carburatori.*

L'alimentazione dei carburatori è fatta mediante due pompe AM. Una cura speciale è stata posta nel disegno e montaggio delle tubolature che collegano le pompe coi serbatoi di benzina e coi carburatori, per ridurre al minimo le eventuali cause di avaria.

I serbatoi che sono tre e della capacità complessiva di 910 litri, fanno capo ad unico collettore e possono essere intercettati separatamente.

Il collettore è collegato mediante una tubolatura ad anello ad un equilibratore, e su questo anello sono inseriti due separatori e due filtri.

I separatori sono destinati ad eliminare dalla benzina l'acqua e altre impurità pesanti; e funzionano sia per la gravità sia per la leggera centrifugazione ottenuta dal movimento della benzina stessa.

Un rubinetto permette di spurgare frequentemente questi separatori ed altresì di vuotare completamente i serbatoi della benzina prima del nuovo rifornimento, qualora ciò sia ritenuto opportuno.

Tutti i collegamenti sono stati fatti con tubi di rame accuratamente montati con raccordi e supporti elastici sistema AM, per assorbire le eventuali vibrazioni.

Un manometro controlla il funzionamento delle pompe AM.

L'alimentazione di benzina in tutto il viaggio, mercè la bontà e la praticità del sistema AM, ha funzionato in modo semplicemente perfetto, e non ho mai per essa avuto preoccupazione alcuna.

g) *Messa in marcia.*

I motori Lorraine sono normalmente muniti di messa in marcia a gas acetilene.

Questo sistema non è eccessivamente pratico e sui motori Lorraine si è dimostrato di scarsa efficacia, perchè l'olio dei cilindri rimonta lungo le tubolatura del dispositivo di messa in marcia fino al distributore e ne impedisce il funzionamento.

Fu sostituito questo sistema con altro più semplice ad aria compressa. L'aria compressa fornita da una pompa a mano è contenuta in una bombola della capacità di circa 12 litri.

L'insieme del dispositivo di messa in marcia, compreso la pompa a mano, il distributore, ecc., pesa 30 kg.

Su mia richiesta, dalla Ditta Lorraine fu eseguito inoltre un dispositivo che permetteva di mettere in moto il motore a mano, mediante una manovella collegata trasversalmente con opportuni ingranaggi riduttori all'estremità anteriore dell'albero.

Occorrevano però per azionarlo due persone. Praticamente, dopo le prime due tappe non potemmo più servirci della bombola di aria compressa, poichè era troppo faticoso il pomparvi dentro l'aria a braccia. Trovammo più comodo avviare il motore girando l'elica a mano per dare la compressione, e così facemmo poi in tutto il viaggio.

A Melbourne pertanto tutta la sistemazione automatica e relativa tubatura fu tolta da posto e lasciata in terra.

h) *Serbatoio dell'olio.*

Il serbatoio dell'olio, della capacità di circa 58 litri, fu situato nella parte anteriore del castello motore ed inferiormente al radiatore dell'acqua.

Internamente al serbatoio, nella parte anteriore e a breve distanza dalla parte interna che è investita direttamente dall'aria durante il volo, è stata posta una controparete di lamierino di rame, che forma con l'involucro esterno una intercapedine della larghezza di circa 1 cm.

Il tubo di ritorno dell'olio nel serbatoio si dirama in tre bracci che portano l'olio nella parte superiore del serbatoio e lo obbligano a laminarsi lungo la superficie frontale di esso in maniera che prima di tornare in circolazione viene efficacemente raffreddato.

Il serbatoio dell'olio specialmente nel viaggio di andata ci dette numerosi grattacapi, poichè a causa della insufficiente resistenza delle saldature fu dovuto smontare da posto e risaldare svariate volte. A Melbourne fu rinforzato, ma nel viaggio fino a Tokio dovette essere smontato da posto e risaldato ancora una volta.

A Tokio fu rinforzato di nuovo più efficacemente, e non dette più noie così fino all'arrivo in Italia.

COME FU CONDOTTO IL MOTORE

Durante tutto il viaggio il motore fu tenuto ad un regime di circa 1550-1600 giri, che corrispondono alla potenza di 320 HP.

La potenza massima fu sfruttata solo nelle manovre di partenza.

Nella seconda parte del viaggio tra Melbourne e Tokio furono usate ancora maggiori precauzioni dato il lungo funzionamento già subìto dal motore; e fu perfino, anche sotto cattive condizioni di tempo in cui occorreva salire rapidamente a maggiore quota, evitato di superare il regime di 1600 giri.

Col primo motore furono eseguite complessivamente 251,30 ore di volo e percorsi 37.000 chilometri; col secondo motore 118,30 ore di volo e 18.000 chilometri.

Durante tutto il viaggio non si dovè provvedere ad altro che di tanto in tanto al cambio di qualche molla di valvola rotta, e ciò sia sull'uno che sull'altro motore, ma la cosa non aveva alcuna importanza, poichè su ogni valvola erano ben tre molle, ognuna delle quali poteva indipendentemente far funzionare la valvola.

Il primo motore fu sottoposto a due revisioni complete: una a Melbourne e una a Manilla. In dette revisioni non occorse far altro che smerigliare i seggi delle valvole, i quali per altro avevano sofferto più per qualche tentativo di partenza non riuscito,

che aveva prodotta una esagerata sopraelevazione della temperatura del motore, che per il lungo funzionamento.

L'incidente di Sydney non è attribuibile al motore, essendo stato causato da corpi estranei incidentalmente penetrati nell'interno dei cilindri.

Prottando delle revisioni, si prcedette anche al cambio di qualche valvola, per eccesso di precauzione più che altro.

Al secondo motore, tranne la riparazione di un magnete a Bangkok, non fu fatto alcun lavoro in tutto il viaggio.

Per buona parte del percorso di ritorno, a causa del poco tempo disponibile, non fu neppure proceduto alla pulizia delle candele.

In ogni tappa si ebbe sempre l'avvertenza di gettare via l'olio rimasto nel carter, di modo che si partiva sempre con il serbatoio pieno di olio fresco, e ciò contribuì notevolmente alla durata del motore.

BENZINA ED OLIO

Il rifornimento della benzina fu affidato alla Società « Shell-Mex » che provvide in modo perfetto ad approntare il combustibile in tutte le località per cui fu richiesto, e in un tempo assai breve. Tale benzina risultò ovunque di buona qualità e di tipo costante.

Per poter compiere lunghi percorsi senza fare al motore manutenzione interna, occorreva un olio che bruciando nei cilindri lasciasse in minima quantità residui solidi carboniosi.

Questi residui solidi incrostando le pareti della camera di scoppio disturbano, come è noto, lo svolgimento del ciclo termico, sia ostacolando il raffreddamento quando è necessario, sia riducendo l'effetto riscaldante e ionizzante delle pareti sulla miscela durante la fase di compressione e di scoppio.

Per ridurre al minimo questo inconveniente fu scelto l'olio « Castrol » R (Summer) e la Società Wakefield, produttrice di questo olio, si impegnò di eseguire il rifornimento in tutte le lo-

colità e con le stesse modalità già indicate per il rifornimento della benzina eseguito dalla Ditta Shell-Mex.

Una delle ragioni per cui il motore, a parte la sua intrinseca bontà, potè funzionare per sì lungo tempo senza inconvenienti, è appunto quella di aver usato un olio di caratteristiche perfette ed una buona benzina di tipo costante.

PARTI DI RICAMBIO DEL MOTORE E DELL'APPARECCHIO

Non è stato previsto l'invio di parti di ricambio del motore lungo il percorso. Le parti di ricambio di cui si è ritenuto opportuno poter disporre sono state portate a bordo dell'apparecchio stesso.

A Melbourne e a Tokio sono state inviate le parti di ricambio e gli attrezzi necessari per compiere la revisione del motore.

A Tokio è stato inviato un motore di ricambio completo, che fu impiegato per il tratto di ritorno Toko-Roma, in sostituzione del motore che aveva già servito al tratto Roma-Melbourne e Melbourne-Tokio.

Fu previsto che un solo apparecchio dovesse essere impiegato per il compimento dell'intero volo. Tuttavia per evitare che un incidente banale, danneggiando gravemente l'apparecchio, impedisse la continuazione del volo, furono inviate a Hong Kong, punto centrale e capolinea di numerose linee di navigazione, le parti di rispetto corrispondenti ad un apparecchio completo.

Altre parti più facilmente soggette ad essere danneggiate, come: eliche, galleggiantini laterali, impennaggi di coda, ecc., furono distribuite lungo il percorso.

ELENCO DELLE CARATTERISTICHE DELL'IDROVOLANTE S. 16 TER (SAVOIA), MOTORE LORRAINE 450 HP

Apertura ali	m.	15,50
Lunghezza	»	10,06
Altezza	»	3,60
Corda — ala superiore	»	2,20
Corda — ala inferiore	»	1,85
Distanza delle ali	»	2,20
Sbalzo dell'ala	»	1,60
Superficie totale portante	m^2	59
Superficie aleroni	»	3,84
Superficie piano fisso coda	»	3,33
Superficie timone profondità	»	1,76
Superficie piano deriva	»	1,80
Superficie timone direzione	»	0,86
Numero cilindri		12
Potenza del motore	HP	450
Peso del motore in ordine di marcia	kg.	400
Numero di giri		1850
Alesaggio	mm.	120
Corsa	»	180
Cilindrata totale	dm^3	24,5
Cavalli per litro		18,6
Consumo benzina per HP-ora a 2/3 di potenza	gr.	211
Consumo olio, id., id.	»	12
Consumo benzina per HP-ora, a piena potenza	»	235
Consumo olio, id., id.	»	15
Peso a vuoto	kg.	1800
Carico utile totale	»	1121,5
Equipaggio	»	135
Benzina	»	640
Olio e petrolio	»	60
Bagaglio	»	48
Materiali varî	»	238,5
Peso totale	»	2921,5
Peso per HP	»	6,5
Peso per m^2	»	43,6
Quota massima	m.	4000
Velocità massima (1)	km.-ora	190
Velocità minima	»	103
Velocità di crociera a 2/3 di potenza del motore	»	165
Consumo benzina, alla velocità di crociera, per ora di volo	kg.	72
Consumo olio alla velocità di crociera, per ora di volo	»	6
Autonomia:		
Ore di volo		9
Chilometri		1450

(1) Velocità relativamente bassa ed inferiore a quella raggiungibile, per particolari condizioni imposte da altre esigenze.

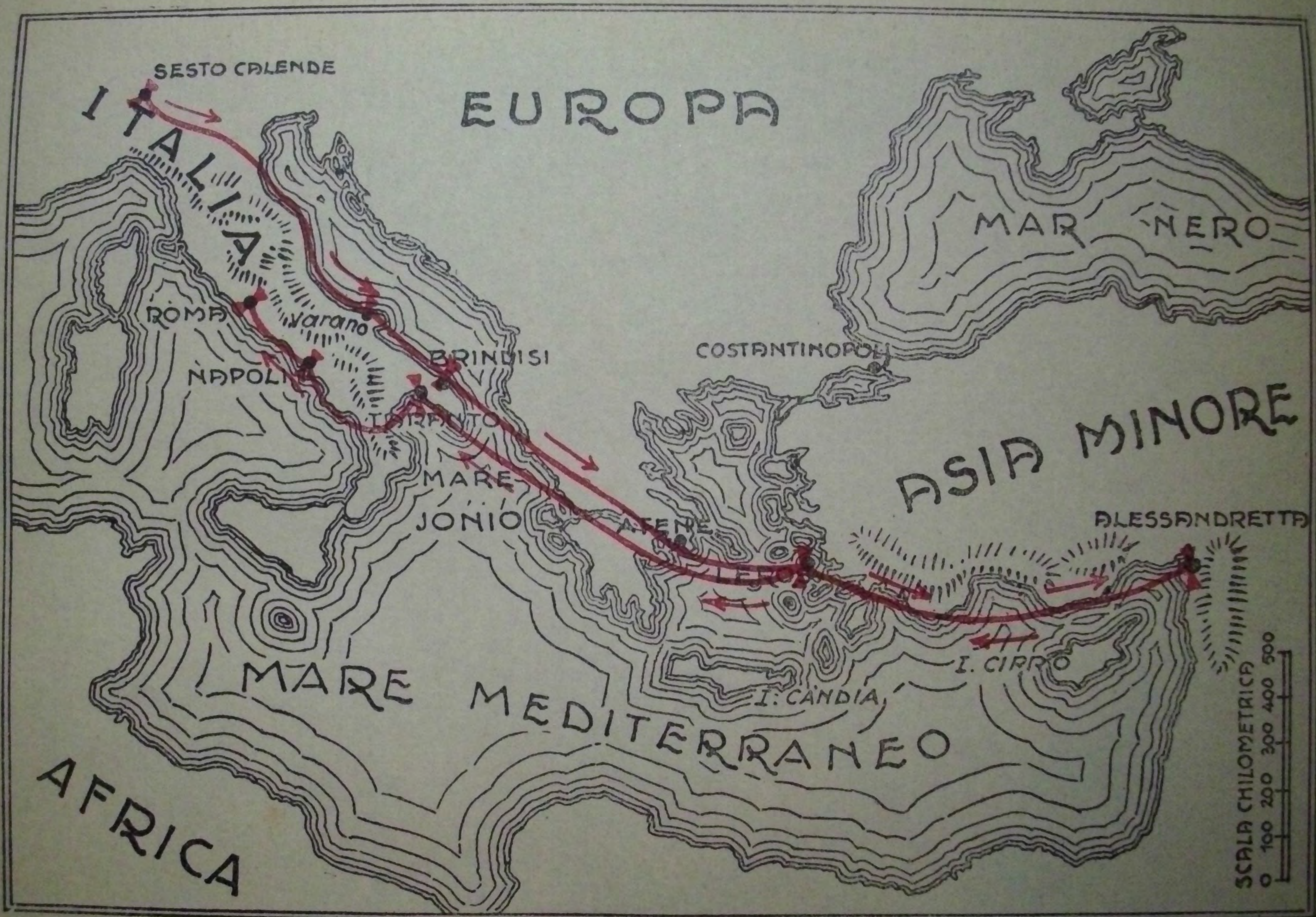
TABELLA DIMOSTRATIVA DEL CARICO

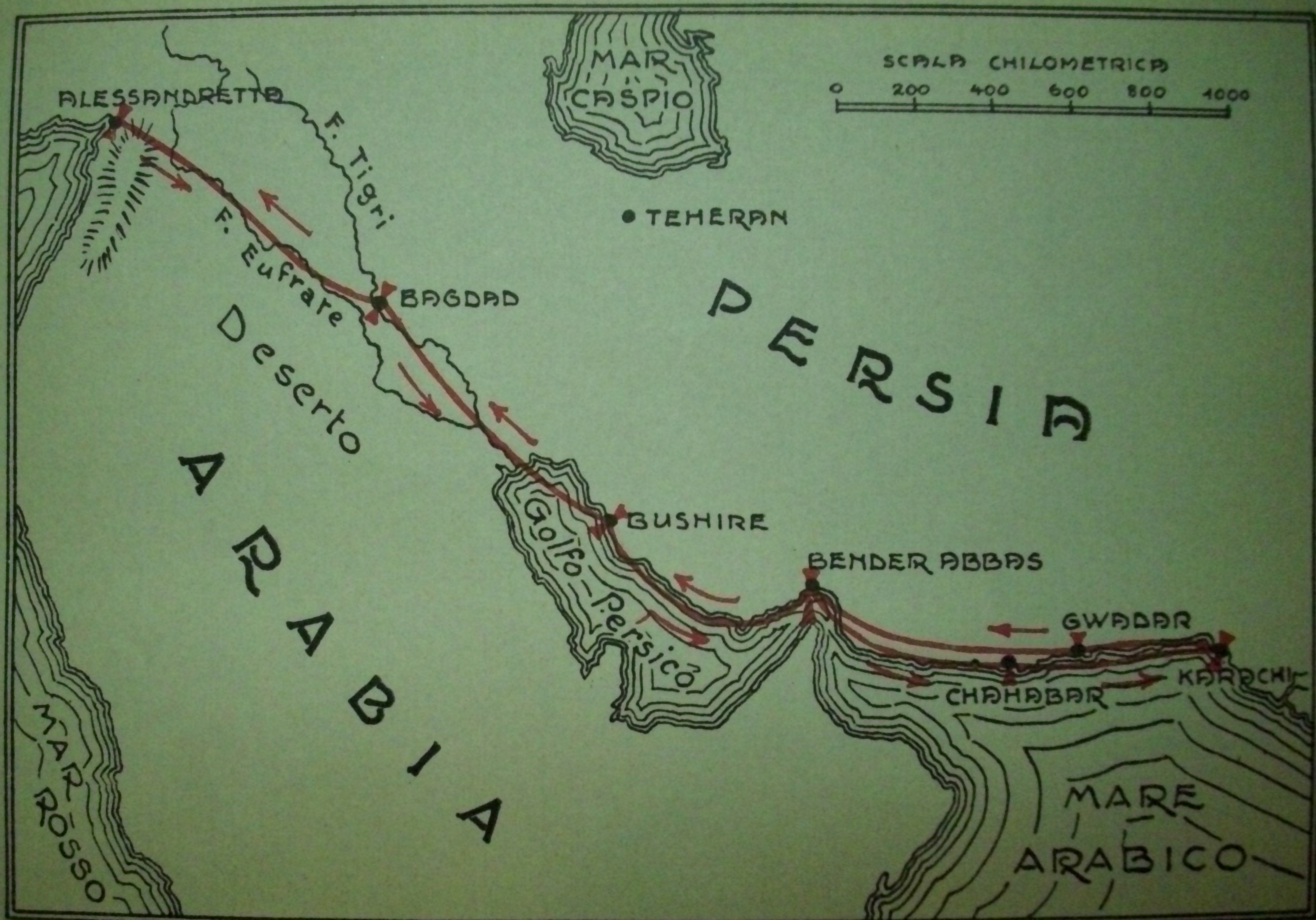
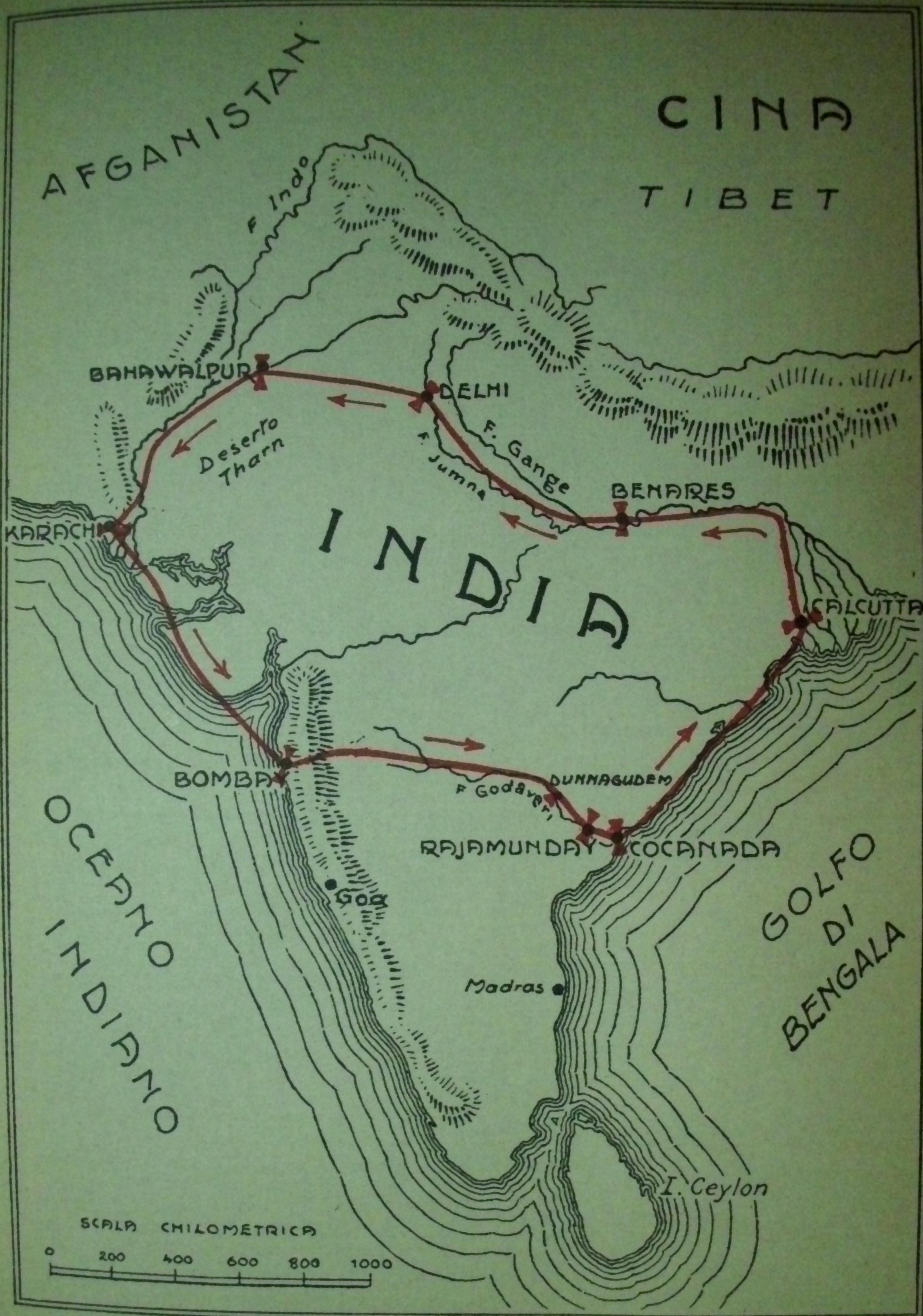
	Pesi in Kg.	Totali parziali		Totali generali
Apparecchio	1370			
Motore con mozzo elica	400			
Elica	30			
Peso a vuoto				1800
Carico utile:				
Benzina	640			
Olio	55			
Petrolio	5			
		700		
Equipaggio	135			
Bagaglio	48			
		183		
			883	
Vario:				
Messa in marcia ad aria compressa con bombola e pompa a mano	30			
Messa in marcia, a mano	5			
Pompa rifornimento benzina	2			
Imbuti, secchio, bidoni, pelli daino	1,5			
Elica rispetto	27			
Pezzi rispetto motore	48			
Attrezzi motorista, montatore e falegname	42			
		155,5		
Àncora con catenella e sagola	18			
Sistemazione velica col timone	15			
Attrezzatura per ormeggio e rimorchio	6			
Cappe motore ed apparecchio	3			
Fanali di fonda	1			
		43		
Termos	1			
Viveri di riserva	8			
Medicinali	2,5			
Distillatore con fornello e tubolature	8			
Macchina cinematografica	3,5			
Macchina fotografica	2,5			
Binocolo	1,5			
Film's-Pack	1,5			
Films	3			
Pistola Very	1			
Pistola Mauser	1,5			
Fuochi Very	4,5			
Munizioni Mauser	1,5			
		40	238,5	
Carico utile totale				1121,50
Peso totale				2921,50

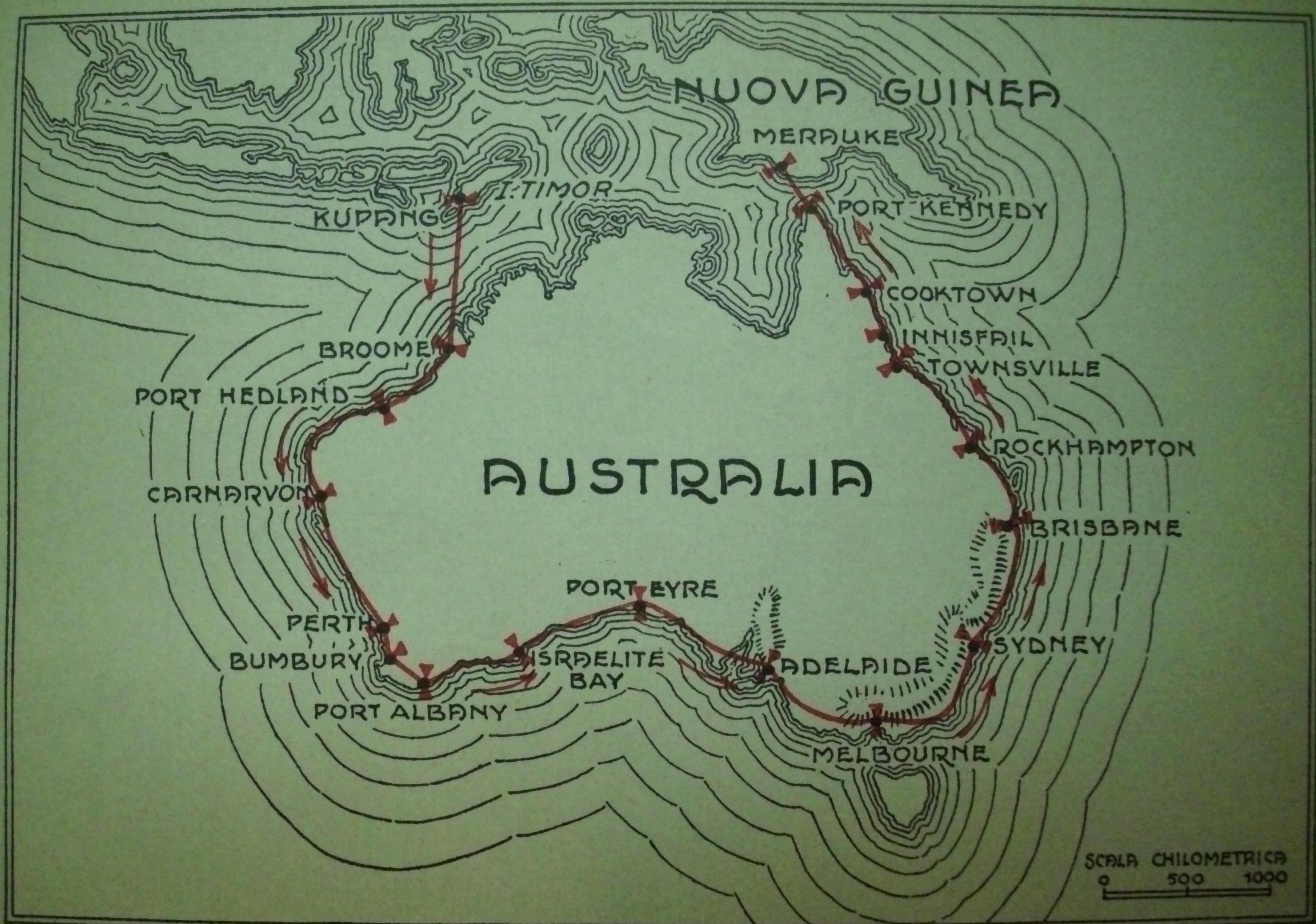
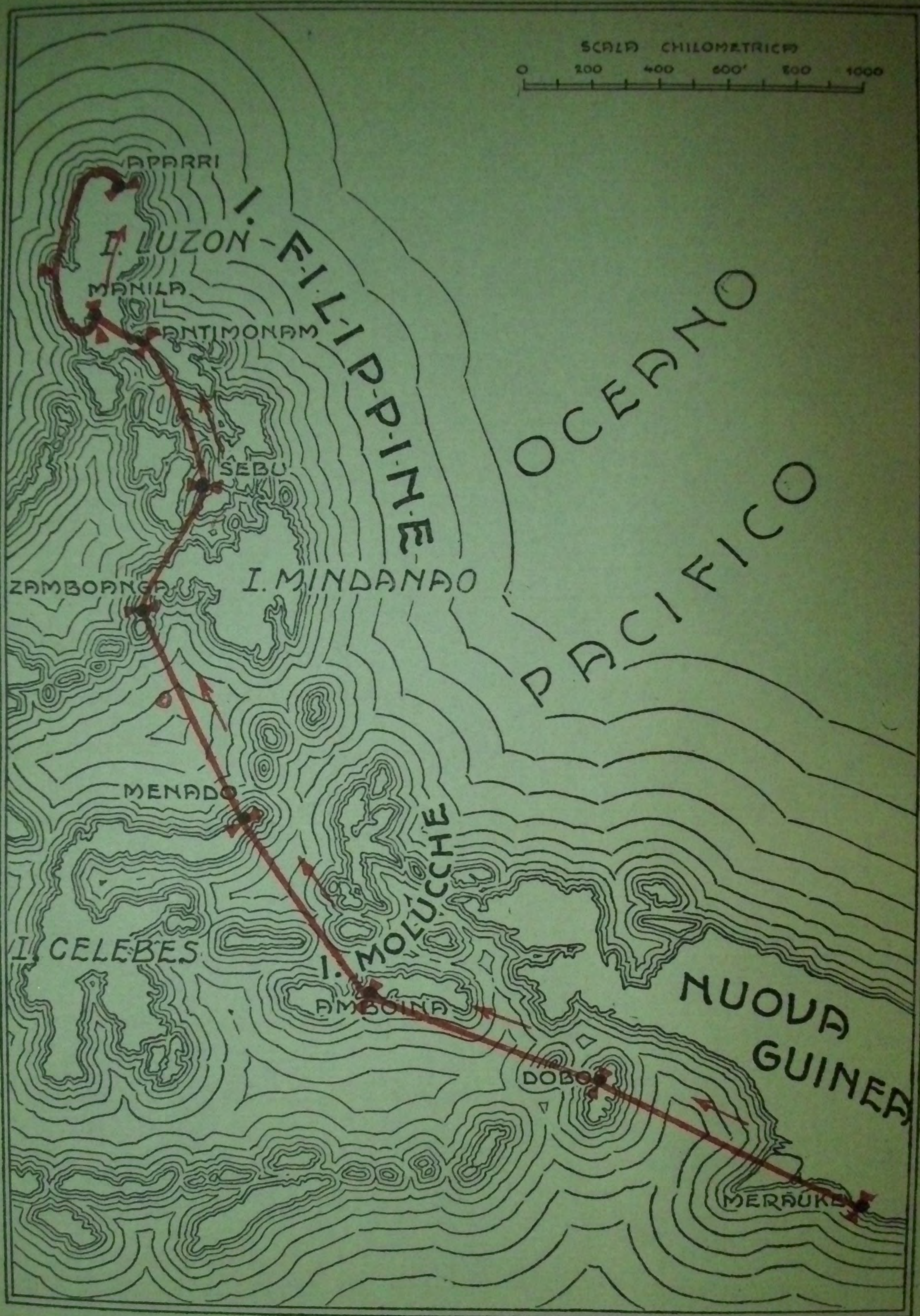
INDICE

I - La preparazione . . . . *pag.* 13
II - Le prime tappe . . . . » 23
III - Dalla Siria all'India . . . . » 29
IV - La traversata dell'India . . . . » 45
V - Tra le piogge e i Monsoni . . . . » 61
VI - Nell'arcipelago della Sonda . . . . » 85
VII - Lungo le coste dell'Australia . . . . » 98
VIII - Melbourne . . . . » 111
IX - Una sosta imprevista . . . . » 121
X - Verso il Nord . . . . » 129
XI - Lungo la Papuasia e le Molucche . . . . » 141
XII - I Tifoni . . . . » 159
XIII - Dalle Filippine al Giappone . . . . » 181
XIV - Nel paese del Sol Levante . . . . » 195
XV - Sulla via del ritorno . . . . » 211
XVI - Nell'Indocina . . . . » 221
XVII - Lungo i fiumi sacri dell'India . . . . » 235
XVIII - Le ultime tappe . . . . » 249

APPENDICE:

Caratteristiche di allestimento dell'idrovolante e risultati . . . . » 263
Elenco delle caratteristiche dell'idrovolante S. 16 ter (Savoia) motore Lorraine 450 HP . . . . » 286
Tabella dimostrativa del carico . . . . » 287

Intinerario da Sesto Calende ad Alessandretta (*andata*) e da Alessandretta a Roma (*ritorno*)

MAR CASPIO
SCALA CHILOMETRICA
0 200 400 600 800 1000
ALESSANDRETTA
F. Tigri
F. Eufrate
TEHERAN
BAGDAD
PERSIA
Deserto
ARABIA
BUSHIRE
Golfo Persico
BENDER ABBAS
GWADAR
CHAHABAR
KARACHI
MAR ROSSO
MARE ARABICO

Itinerario da Alessandretta a Karachi (*andata*) e da Karachi ad Alessandretta (*ritorno*)

Itinerario da Karachi a Calcutta (*andata*) e da Calcutta a Karachi (*ritorno*)

NUOVA GUINEA
MERAUKE
PORT KENNEDY
I. TIMOR
KUPANG
COOKTOWN
INNISFAIL
TOWNSVILLE
BROOME
PORT HEDLAND
ROCKHAMPTON
AUSTRALIA
CARNARVON
BRISBANE
PORT EYRE
PERTH
SYDNEY
BUMBURY
ISRAELITE BAY
ADELAIDE
PORT ALBANY
MELBOURNE
SCALA CHILOMETRICA
0 500 1000

Itinerario da Kupang a Merauke, lungo le coste dell' Australia

Itinerario da Merauke ad Aparri

PEKINO

CINA

COREA

GIAPPONE

MOKPO

TOKIO

KUSHIMOTO

SHANGHAI

KAGOSHIMA

OCEANO PACIFICO

TAM SUI

AMOY

HONG KONG

HAIPHONG

CANALE BASHI

I. BATAN

CANALE BALINTANG

APARRI

SCALA CHILOMETRICA

0 500 1000

Itinerario da Aparri a Tokio (*andata*) e da Tokio a Haiphong (*ritorno*)

- CROCIERA AEREA - ROMA - AUSTRALIA - GIAPPONE - ROMA -

- APPARECCHIO IDROVOLANTE S16 TER 450 HP -

PILOTA: COMANDANTE di STORMO FRANCESCO DE PINEDO

MOTORISTA: MARESCIALLO ERNESTO CAMPANELLI

EUROPA · TURCHIA · PERSIA · ARABIA · ASIA · AFRICA · INDIA · CINA · GIAPPONE · SUMATRA · BORNEO · NUOVA GUINEA · AUSTRALIA · NUOVA ZELANDA

1ª PARTE

DATA	LOCALITÀ	ORE DI VOLO	CHILOMETRAGGIO TAPPE	CHILOMETRAGGIO TOTALE
20 APRILE	SESTO CALENDE - BRINDISI	7.10	950	950
23 »	BRINDISI - LEROS	6.20	900	1850
24 »	LEROS - ALESSANDRETTA	6.20	900	2750
25 »	ALESSANDRETTA - BAGDAD	5.15	900	3650
27 »	BAGDAD - BUSHIRE	5.20	900	4550
28 »	BUSHIRE - BANDAR ABBAS	4.55	700	5250
30 »	BANDAR ABBAS - CHAHBAR	3.10	550	5800
3 MAGGIO	CHAHBAR - KARACHI	4.15	650	6450
8 »	KARACHI - BOMBAY	6.30	950	7400
10 »	BOMBAY - RAJAMUNDRY	8.30	1100	8500
11 »	RAJAMUNDRY - COCANADA	0.40	100	8600
12 »	COCANADA - CALCUTTA	6.55	900	9500
13 »	CALCUTTA - AKYAB	3.50	600	10100
14 »	AKYAB - RANGOON	4.15	600	10700
16 »	RANGOON - TAVOY	3.35	450	11150
[illegible] »	TAVOY - MERGUI	2.50	250	11400
23 »	MERGUI - PUKET	4.45	600	12000
23 »	PUKET - PENANG	2.30	380	12380
24 »	PENANG - SINGAPORE	4.30	700	13080
25 »	SINGAPORE - BATAVIA	7.10	1000	14080
25 »	BATAVIA - SURABAYA	5.00	750	14830
26 »	SURABAYA - BIMA	5.00	700	15530
29 »	BIMA - KUPANG	4.35	700	16230
31 »	KUPANG - BROOME	6.30	1000	17230
1 AGOSTO	BROOME - PORT HEDLAND	3.20	550	17780
2 »	PORT HEDLAND - CARNARVON	5.45	820	18600
3 »	CARNARVON - PERTH	5.40	850	19450
4 »	PERTH - BUNBURY	2.25	230	19680
5 »	BUNBURY - PORT ALBANY	2.15	550	20230
6 »	PORT ALBANY - ISRAELITE BAY	3.30	650	20880
7 »	ISRAELITE BAY - PORT EYRE	6.20	920	21800
8 »	PORT EYRE - ADELAIDE	5.45	800	22600
9 »	ADELAIDE - MELBOURNE	6.30	900	23500
		161.00		

2ª PARTE

DATA	LOCALITÀ	ORE DI VOLO	CHILOMETRAGGIO TAPPE	CHILOMETRAGGIO TOTALE
16 LUGLIO	MELBOURNE - SYDNEY	7.30	1000	1000
6 AGOSTO	SYDNEY - BRISBANE	4.45	820	1820
7 »	BRISBANE - ROCKHAMPTON	3.40	640	2460
10 »	ROCKHAMPTON - TOWNSVILLE	4.20	700	3160
11 »	TOWNSVILLE - INNISFAIL	1.25	200	3360
12 »	INNISFAIL - COCKTOWN	1.35	250	3610
13 »	COCKTOWN - PORT KENNEDY	4.10	700	4310
13 »	PORT KENNEDY - MERAUKE	1.45	320	4630
14 »	MERAUKE - DOBO	4.40	800	5430
15 »	DOBO - AMBOINA	4.40	750	6180
18 »	AMBOINA - MENADO	5.15	750	6930
19 »	MENADO - ZAMBOANGA	4.40	800	7730
21 »	ZAMBOANGA - SEBU	2.40	550	8280
23 »	SEBU - ATIMONAN	3.30	500	8780
27 »	ATIMONAN - MANILA	1.10	100	8880
16 SETT.	MANILA - APARRI	4.55	690	9570
19 »	APARRI - TAM SUI	5.25	800	10370
21 »	TAM SUI - SHANGHAI	4.20	700	11070
23 »	SHANGHAI - MOK PO	3.45	600	11670
25 »	MOK PO - KAGOSHIMA	3.15	680	12350
25 »	KAGOSHIMA - KUSHIMOTO	4.40	550	12900
26 »	KUSHIMOTO - TOKIO	4.25	600	13500
		90.30		

3ª PARTE

DATA	LOCALITÀ	ORE DI VOLO	CHILOMETRAGGIO TAPPE	CHILOMETRAGGIO TOTALE
17 OTTOBRE	TOKIO - KUSHIMOTO	3.30	600	600
17 »	KUSHIMOTO - KAGOSHIMA	3.15	630	1230
18 »	KAGOSHIMA - SHANGHAI	6.20	950	2180
19 »	SHANGHAI - AMOY	5.20	950	3130
19 »	AMOY - HONG KONG	3.10	520	3650
20 »	HONG KONG - HAIPHONG	4.30	850	4500
21 »	HAIPHONG - TOURANE	5.20	650	5150
21 »	TOURANE - SAIGON	4.50	850	6000
22 »	SAIGON - BANGKOK	5.45	800	6800
27 »	BANGKOK - RANGOON	4.20	650	7450
28 »	RANGOON - AKYAB	3.45	600	8050
28 »	AKYAB - CALCUTTA	4.--	600	8650
29 »	CALCUTTA - BENARES	6.20	850	9500
30 »	BENARES - DELHI	6.--	750	10250
31 »	DELHI - BAHAWALPUR	4.30	750	11000
31 »	BAHAWALPUR KARACHI	5.30	900	11900
1 NOV.	KARACHI - GWADAR	3.20	500	12400
1 »	GWADAR - BANDAR ABBAS	4.45	700	13100
3 »	BANDAR ABBAS - BUSHIRE	5.50	700	13800
3 »	BUSHIRE - BAGDAD	6.--	900	14700
4 »	BAGDAD - ALESSANDRETTA	6.--	900	15600
5 »	ALESSANDRETTA - LEROS	5.45	900	16500
5 »	LEROS - TARANTO	6.25	950	17450
6 »	TARANTO - NAPOLI	2.15	350	17750
7 »	NAPOLI - ROMA	1.25	250	18000
		118.30		

RIEPILOGO

SESTO CALENDE - MELBOURNE Km. 23500 ORE: 161.

MELBOURNE - TOKIO Km. 13500 ORE: 90.30

TOKIO - ROMA Km. 18000 ORE: 118.30

TOTALE Km. 55000

» ORE: 370 -

COCANADA
RAJAMUNDRY
TAVOY
MERGUI
PUKET

1ª PARTE

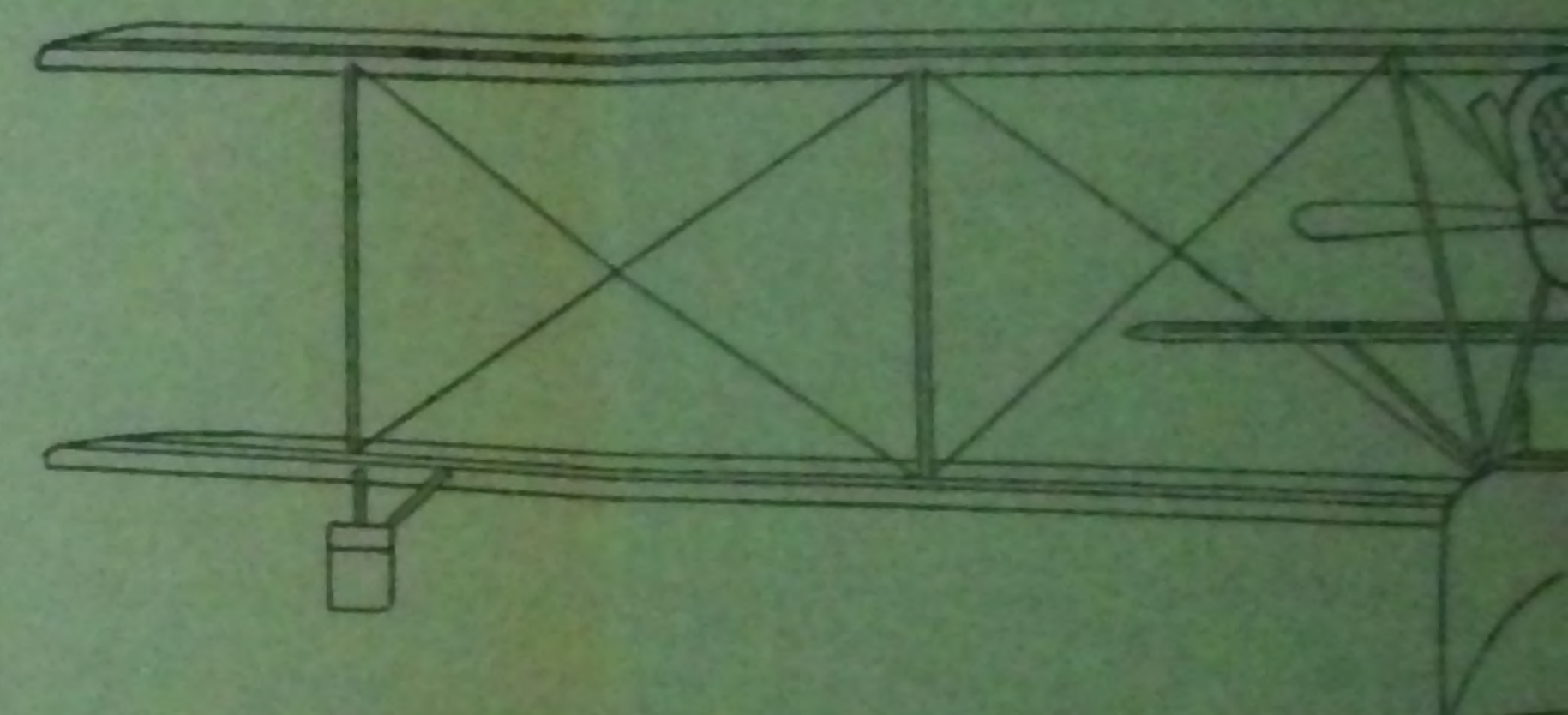
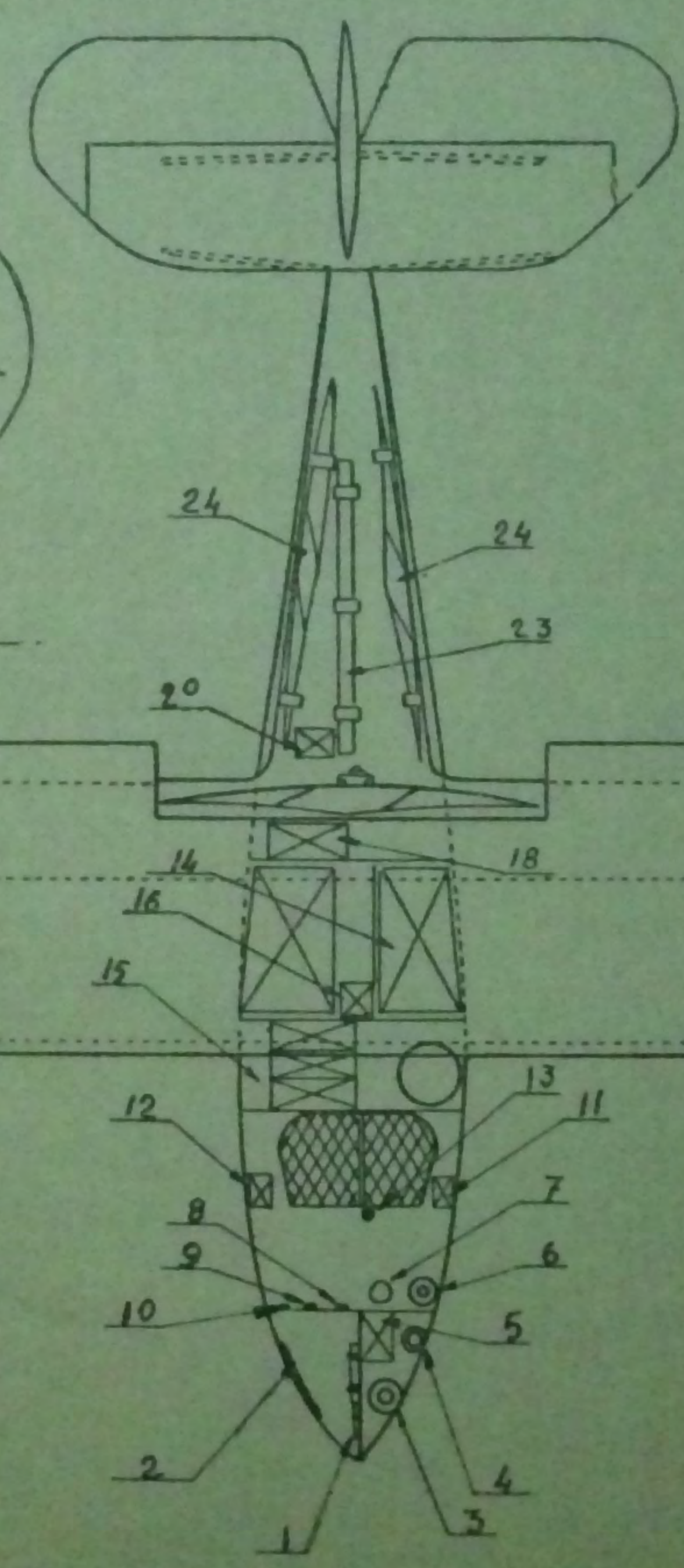
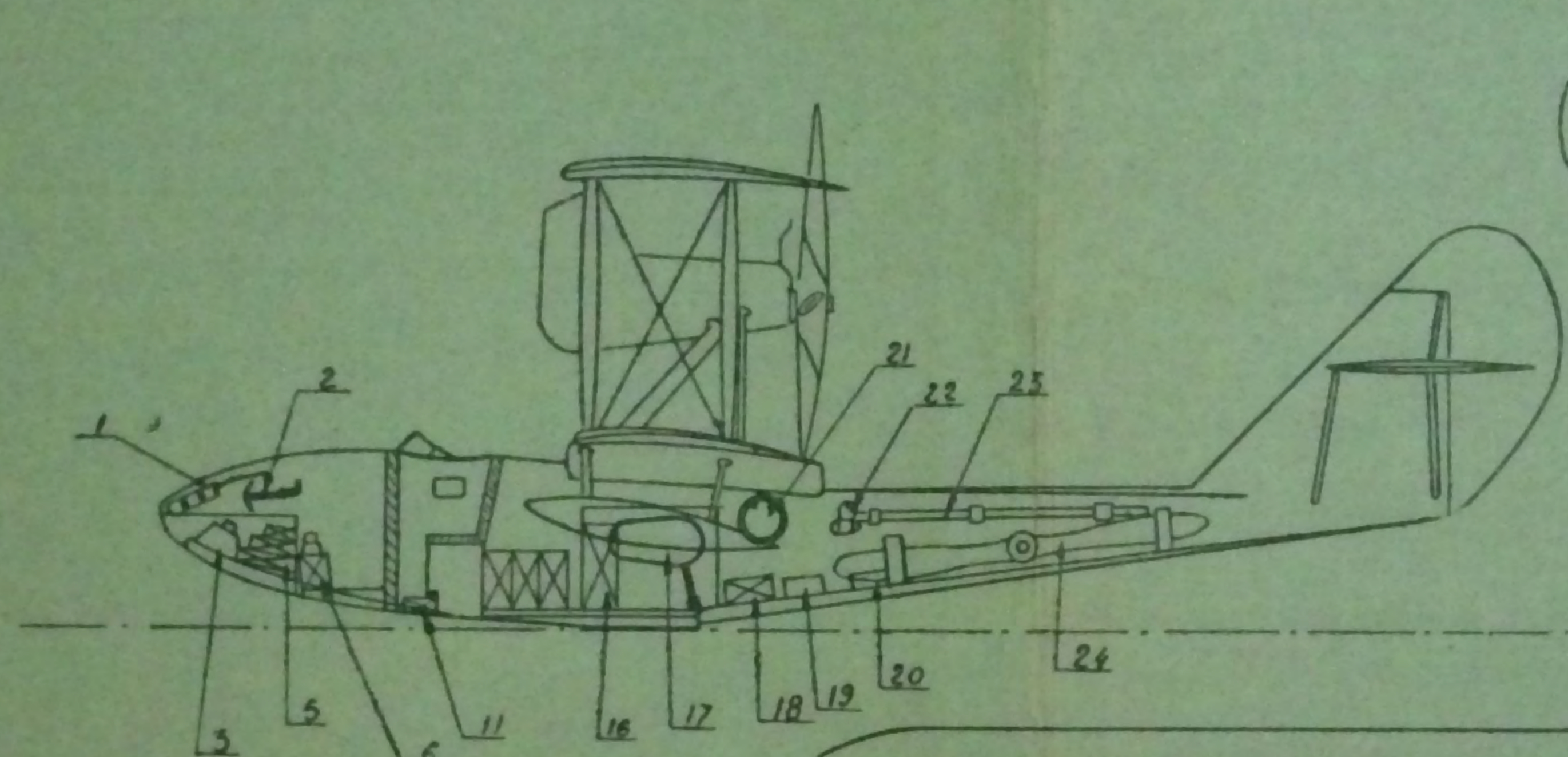
DATA	LOCALITÀ	ORE DI VOLO	CHILOMETRAGGIO	
			TAPPE	TOTALE
20 APRILE	SESTO CALENDE - BRINDISI	7.10	950	950
23 "	BRINDISI - LEROS	6.20	900	1850
24 "	LEROS - ALESSANDRETTA	6.20	900	2750
25 "	ALESSANDRETTA - BAGDAD	5.15	900	3650
27 "	BAGDAD - BUSHIRE	5.20	900	4550
28 "	BUSHIRE - BENDER ABBAS	4.55	700	5250
30 "	BENDER ABBAS - CHAHABAR	3.10	550	5800
5 MAGGIO	CHAHABAR - KARACHI	4.15	650	6450
8 "	CHARACHI - BOMBAY	6.30	950	7400
10 "	BOMBAY - RAJAMUNDRY	8.30	1100	8500
11 "	RAJAMUNDRY - GOCANADA	0.40	100	8600
12 "	COCANADA - CALCUTTA	6.35	900	9500
13 "	CALCUTTA - AKYAB	3.50	600	10100
14 "	AKYAB - RANGOON	4.15	600	10700
18 "	RANGOON - TAVOY	3.35	450	11150
19 "	TAVOY - MERGUI	2.50	250	11400
23 "	MERGUI - PUKET	4.45	600	12000
23 "	PUKET - PENANG	2.30	380	12380
24 "	PENANG - SINGAPORE	4.50	700	13080
25 "	SINGAPORE - BATAVIA	7.10	1000	14080
27 "	BATAVIA - SURABAYA	5.00	750	14830
28 "	SURABAYA - BIMA	5.00	700	15530
29 "	BIMA - KUPANG	4.35	700	16230
31 "	KUPANG - BROOME	6.30	1000	17230
1 GIUGNO	BROOME - PORT HEDLAND	3.20	550	17780
2 "	PORT HEDLAND - CARNARVON	5.45	820	18600
3 "	CARNARVON - PERTH	5.40	850	19450
4 "	PERTH - BUMBURY	2.25	230	19680
5 "	BUMBURY - PORT ALBANY	2.15	550	20230
6 "	PORT ALBANY - ISRAELITE BAY	3.10	650	20880
7 "	ISRAELITE BAY - PORT EYRE	6.20	920	21800
8 "	PORT EYRE - ADELAIDE	5.45	800	22600
9 "	ADELAIDE - MELBOURNE	6.50	900	23500
		161.00'		

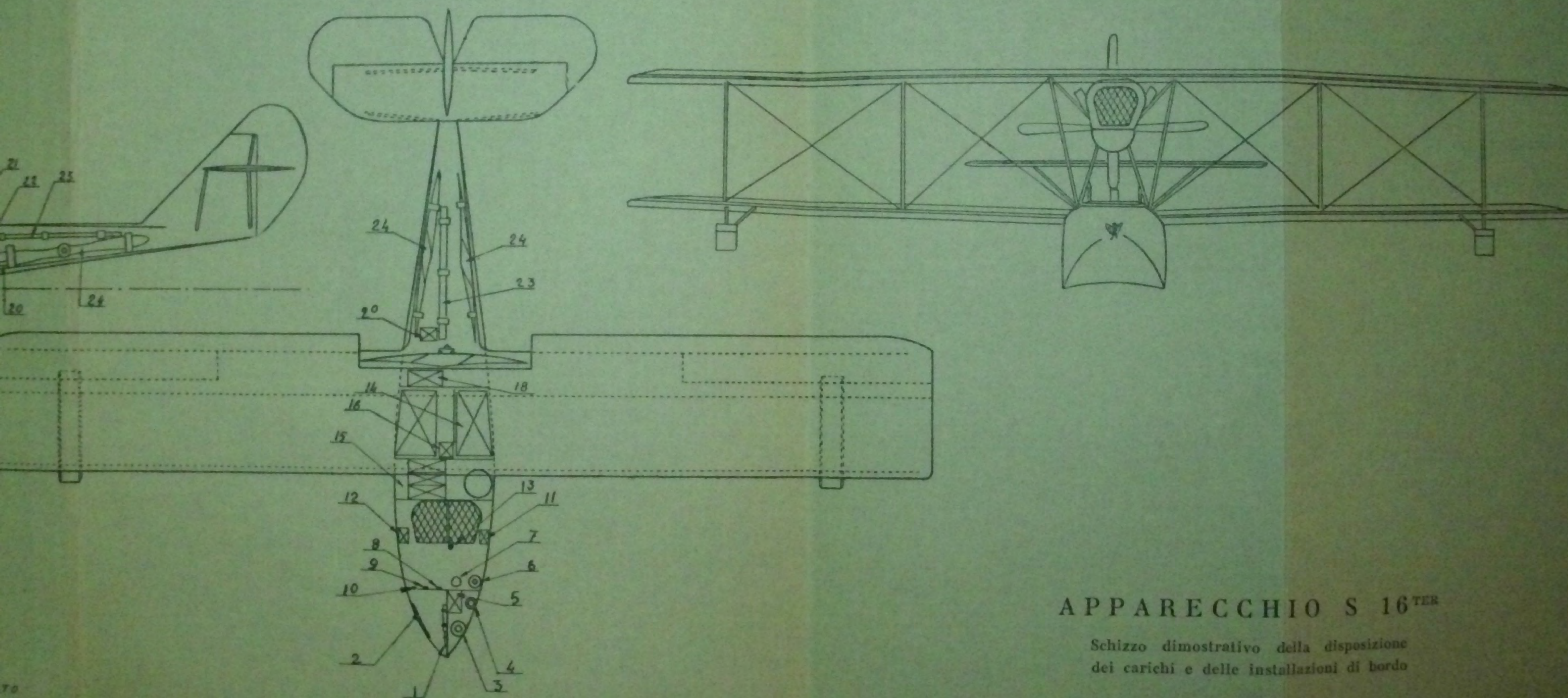
2ª PARTE

DATA	LOCALITÀ	ORE DI VOLO	CHILOMETRAGGIO	
			TAPPE	TOTALE
16 LUGLIO	MELBOURNE - SYDNEY	7.30	1000	1000
6 AGOSTO	SYDNEY - BRISBANE	4.45	820	1820
7 "	BRISBANE - ROCKHAPTON	3.40	640	2460
10 "	ROCKHAPTON - TOWSVILLE	4.20	700	3160
11 "	TOWSVILLE - INNISFAIL	1.25	200	3360
12 "	INNISFAIL - COCKTOWN	1.35	250	3610
13 "	COCKTOWN - PORT KENNEDY	4.10	700	4310
13 "	PORT KENNEDY - MERAUKE	1.45	320	4630
14 "	MERAUKE - DOBO	4.40	800	5430
15 "	DOBO - AMBOINA	4.40	750	6180
18 "	AMBOINA - MENADO	5.15	750	6930
19 "	MENADO - ZAMBOANGA	4.40	800	7730
21 "	ZAMBOANGA - SEBU	2.40	550	8280
23 "	SEBU - ATIMONAN	5.50	500	8780
27 "	ATIMONAN - MANILA	1.10	100	8880
16 SETT.	MANILA - APARRI	4.35	690	9570
19 "	APARRI - TAMSUI	5.25	800	10370
21 "	TAMSUI - SHIANGHAI	4.20	700	11070
23 "	SHIANGHAI - MOKPO	3.45	600	11670
25 "	MOKPO - KAGOSHIMA	5.15	680	12350
26 "	KAGOSHIMA - KUSHIMOTO	4.40	550	12900
26 "	KUSHIMOTO - TOKIO	4.25	600	13500
		90.30'		

3ª PARTE

DATA	LOCALITÀ	ORE DI VOLO	CHILOMETRAGGIO	
			TAPPE	TOTALE
17 OTTOBRE	TOKIO - KUSHIMOTO	3.30	600	600
17 "	KUSHIMOTO - KAGOSHIMA	3.15	630	1230
18 "	KAGOSHIMA - SHANGHAI	6.20	950	2180
19 "	SHANGHAI - AMOY	5.20	950	3130
19 "	AMOY - HONG KONG	3.10	520	3650
20 "	HONG KONG - HAIPHONG	4.30	850	4500
21 "	HAIPHONG - TOURANE	5.20	650	5150
21 "	TOURANE - SAIGON	4.50	850	6000
22 "	SAIGON - BANGKOK	5.45	800	6800
27 "	BANGKOK - RANGOON	4.20	650	7450
28 "	RANGOON - AKYAB	3.45	600	8050
28 "	AKYAB - CALCUTTA	4.--	600	8650
29 "	CALCUTTA - BENARES	6.20	850	9500
30 "	BENARES - DELHI	6.--	750	10250
31 "	DELHI - BAHAWALPUR	4.30	750	11000
31 "	BAHAWALPUR KARACHI	5.30	900	11900
1 NOV.	KARACHI - GWADAR	3.20	300	12400
1 "	GWADAR - BENDER ABBAS	4.45	700	13100
3 "	BENDER ABBAS - BUSHIRE	5.50	700	13800
3 "	BUSHIRE - BAGDAD	6.--	900	14700
4 "	BAGDAD - ALESSANDRETTA	6.--	900	15600
5 "	ALESSANDRETTA - LEROS	5.45	900	16500
5 "	LEROS - TARANTO	6.25	950	17450
6 "	TARANTO - NAPOLI	2.15	350	17750
7 "	NAPOLI - ROMA	1.25	200	18000
		118.30'		

AVIERI DIS. MELI B., CECCARINI F.
— ROMA - 6-2-926 —

LEGGENDA

1 POMPA A MANO PER ARIA AVVIAMENTO.
2 ANCOROTTO.
3 IMBUTO BENZINA.
4 " OLIO.
5 CASSETTE – MUNIZIONI MEDICINALI FILMS CARTE DI ROTTA. –
6 BIDONE PETROLIO
7 BUGLIOLO.
8 PISTOLA MAUSER.
9 " VERY
10 CAVALLETTO MACCHINA CINEMATOGRAFICA.
11 MACCHINA CINEMATOGRAFICA.
12 " FOTOGRAFICA.
13 TERMOS.
14 CARTIERA.
15 VALIGIA.
16 DISTILLATORE.
17 TIMONE.
18 PEZZI RISPETTO MOTORE.
19 BERRETTI.
20 VIVERI DI RISERVA.
21 CAVI COMANDO DI RISPETTO
22 FANALE DI FONDA
23 ATTREZZATURA VELICA
24 ELICA DI RISPETTO.

APPARECCHIO S 16TER

Schizzo dimostrativo della disposizione dei carichi e delle installazioni di bordo